SALE VIERNES SÍ, VIERNES NO

# Auto Bild

ESPAÑA

Nº 604 Del 7 al 20 de febrero de 2020 · www.autobild.es

**COMPARATIVA SUV HÍBRIDOS**

## ¿Se puede ahorrar sin ser diésel?

Toyota RAV4

Mitsubishi OUTLANDER

Honda CR-V

Lexus UX

**PRUEBA**

## Ford Puma

Mismo nombre, nuevo formato SUV

# NUEVO Seat León

## Con motores híbridos y más conectado que nunca

**REPORTAJE**

## ¿Tu coche te espía?

**PRUEBA**

## Renault Captur

**FUERA DE SERIE**

## Nissan Leaf Nismo RC

**PRÁCTICO**

## 15 CONSEJOS

para que el invierno no te deje 'tieso', ni a tu coche ni a tu bolsillo

# PARA LOS QUE NO QUIEREN RENUNCIAR A NADA LLEGA TIPO MORE

# FIAT TIPO MORE DESDE 10.750€*

SUJETO A FINANCIACIÓN

## DISFRUTA DEL NUEVO TIPO MORE TOTALMENTE EQUIPADO:

LLANTAS DE ALEACIÓN NEGRAS DE 41CM (16") • PANTALLA TÁCTIL DE 13CM (5")
CLIMATIZADOR MANUAL • ASISTENTE AUTOMÁTICO DE AYUDA EN PENDIENTE
LUCES DIURNAS LED • CRISTALES PRIVACIDAD • SENSOR DE PARKING TRASERO

FIAT CONTIGO

10 AÑOS DE GARANTÍA
Y OPCIÓN DE DEVOLUCIÓN ANTE
SITUACIONES INESPERADAS**

**Gama Fiat TIPO: Consumo ponderado/ciclo mixto: de 4,6 a 8,2 (l/100km). Emisiones de $CO_2$: de 119 a 182 (g/km),** según procedimiento de ensayo WLTP conforme a lo dispuesto en el Reglamento EU 2017/1151 (emisiones $CO_2$ de 106 a 164 g/km según procedimiento de ensayo NEDC correlado establecido en los Reglamentos EU 2017/1152-1153). *Oferta válida para Fiat Tipo 5 puertas Street 1.4 16v 70kW (95CV) gasolina con Pack Street MORE incluido. PVP recomendado sin gastos de financiación ni matriculación: 10.750€. Incluye IVA, Transporte, Impuesto de Matriculación (IEMT) calculado al tipo general, descuentos del concesionario y fabricante (que incluye descuento por entregar un vehículo usado a cambio con un mínimo de 3 meses bajo la titularidad del cliente) y descuento adicional por financiar con FCA Capital España EFC SAU, según condiciones contractuales por un importe mínimo a financiar de 10.500€ con un plazo mínimo de 48 meses y permanencia mínima de 36 meses. Financiación sujeta a estudio y aprobación por FCA Capital España EFC SAU. No se incluyen los gastos de financiación ni de matriculación. Ejemplo de financiación sin entrada, por un importe total del crédito de 10.750,00€ con 72 cuotas mensuales de 193,72€. TIN 8,99%, TAE 10,58%, comisión de apertura (3,00%) 322,50€ al contado, importe total a plazos 14.270,34€, importe total adeudado 14.270,34€. La oferta incluye garantía legal de 2 años, más 8 años adicionales de garantía extendida Mopar® limitada hasta los 100.000km desde la fecha de primera matriculación del vehículo o lo que antes suceda, aplicable solo para vehículos financiados con FCA Capital España SAU. Oferta sólo para particulares, válida en Península y Baleares hasta el 29/02/2020. La versión visionada puede no corresponder con el vehículo ofertado.**Posibilidad de incluir Seguro "Leave Your Keys" con Cardif Assurances Risques Divers y mediado a través de CBP PROTECCION DE PAGOS CORREDURIA DE SEGUROS Y REASEGUROS SL. Inscrita en el Registro de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones con RJ-0069 (Correduría de Reaseguros). El precio será calculado en función del importe a financiar y el plazo del seguro (ej: precio de 1 año para 1.000€ financiados= 5,12€). El beneficio para el asegurado, siempre que se produzca la devolución del vehículo al vendedor o a FCA Capital, será la devolución del desembolso inicial aportado en el momento de la financiación según: Año 1: 100% desembolso inicial; Año 2: 80%; Año 3: 60%; Año 4: 40%; Año 5: 20%). Límite de indemnización 35.000€. Edad máxima de adhesión 63 años. Coberturas: Desempleo (pérdida involuntaria de empleo con contrato indefinido y antigüedad de 6 meses); Primer diagnóstico de determinadas enfermedades graves; Hospitalización por accidente (ingreso mínimo de 30 días consecutivos); Parto múltiple; Traslado forzoso de país por motivos laborales (que implique cambio de residencia durante más de 12 meses). Con periodos de carencia. Más información en www.fiat.es.

FCA CAPITAL España

FIAT

fiat.es

Redactor jefe
**ENRIQUE TRILLO**

**Alguien debería tener claro que los eléctricos no son para todos ni para todos los usos"**

# ¿UN PARQUE MÓVIL MÁS 'LIMPIO' A BASE DE SUBIR IMPUESTOS?

***SIGUEN VOLANDO LOS RUMORES SOBRE EL FUTURO*** de la automoción. El último en llegar a mis oídos es que el Gobierno pretende subir los impuestos de matriculación y circulación a los vehículos de combustión para poder ofrecer ayudas a la compra de coches electrificados y mejorar la infraestructura de carga. Por suerte, parece que la intención es no gravar a los que cumplan con la normativa europea, es decir, los que emiten menos de 95 g/km de $CO_2$.

Considero que sería mejor dejar de atemorizar a la gente e ir paso a paso. Los eléctricos no son para todo el mundo ni para todos los usos. ¡Alguien debería tener eso claro!

Desde aquí le pido al Gobierno que se asesore debidamente y no tome decisiones a la ligera. Y a ti, querido lector, te pido tranquilidad. Si tienes que cambiar de coche, estudia bien el mercado y ten en cuenta el uso que le vas a dar. Si vives en una gran ciudad y en tu día a día te mueves entre atascos, un híbrido o un eléctrico te pueden encajar; si haces recorridos interurbanos, quizás un enchufable o uno de gas; pero si realizas muchos kilómetros al año, deberías comprar un diésel. Es la opción con menos emisiones de $CO_2$ en largos recorridos. De hecho, en 2019 subieron las emisiones por el aumento imparable de los SUV y el derrumbe de los diésel.

En este número te presentamos alternativas como el Volvo XC40 Recharge o el Opel Grandland X Hybrid4 4x4, así como una completa comparativa de SUV híbridos. Tampoco dejes de leer todo sobre el nuevo Seat León y el reportaje sobre los coches espía.

**QUIEN ESCRIBE DE COCHES TAMBIÉN DEBE CONDUCIRLOS. LOS ÚLTIMOS PROBADOS SON...**

**Seat Mii Electric**
Es pequeño, pero con su batería de 36,8 kWh tiene autonomía de sobra. Me he movido mucho por ciudad y he estado casi toda la semana sin cargarlo. Interesante.

**Fiat 500X Cross 1.0 Firefly 120 CV**
Un SUV urbano diferente y más amplio de lo que parece. Motor pequeño, pero con energía y cuyo gasto no se dispara en carretera.

## CONTACTA

Auto Bild.es — www.autobild.es
@AutoBildSpain
Auto Bild España
@autobildspain
YouTube — AutoBild Es

# 80%

**es el porcentaje de conductores** que no está del todo satisfecho con el tipo de energía que utiliza su actual coche y preferirían que fuera eléctrico o híbrido, según datos recogidos en el tercer 'Estudio sobre la Movilidad del Futuro' que Europcar ha presentado en Fitur.

## Vehículo lunar de Lexus

El Lexus Zero Gravity (Gravedad cero) es un vehículo que recorrerá la luna a 500 km/h. Ha sido creado por el equipo del estudio europeo de diseño avanzado ED² de Lexus. Se inspira en el 'concept' de Lexus LF-30 Electrified y surgió de un concurso de ideas sobre cómo podría ser un futuro mundo lunar, convocado por la revista de arte y diseño 'Document Journal'.

## Récord de altura

El Hyundai Kona Eléctrico ha alcanzado los 5.731 metros de altura, que es el punto en el que se localiza el Paso de Sawula en el Tíbet, rompiendo así con el anterior récord para vehículos eléctricos, que era de 5.715,28 metros de altitud, establecido por el NIO ES8.

FOTOS: AUTO BILD, FABRICANTE

# SUV comfort class

INSPIRED BY YOU

Citroën prefiere Total. **Gama Nuevo SUV C5 Aircross: Consumo medio WLTP (L/100Km): 5,0 a 8,0. Emisiones de $CO_2$ (g/Km): 129 a 181 WLTP (102 a 128 NEDC).**

# CITROËN C5 AIRCROSS

## SMOOTH UNIQUE VEHICLE

### INCLUYENDO SUSPENSIÓN DE AMORTIGUADORES PROGRESIVOS HIDRÁULICOS®

CITROËN ADVANCED COMFORT

**Hasta 720l de maletero**
**20 ayudas a la conducción**
**Grip Control con Hill Assist Descent**
**3 Asientos individuales en segunda fila**
**Disponible en versión híbrido enchufable**

NUEVOS MOTORES EURO 6
YA DISPONIBLES

# SUMARIO | Nº 604 | 7 FEBRERO 2020

**76**
Nissan nos demuestra que un eléctrico puede ser lo más apasionante que has conducido en un circuito

## NOVEDADES


**Seat León** Conocemos la 4ª generación..... **10**
**Volvo XC40 Recharge** Eficiencia total..... **14**


## ACTUALIDAD


**Nuevos radares** de la DGT para detectar coches sin **ITV** y sin **seguro** ..... **16**
**El duelo**: Ford Puma I vs Puma II ..... **19**


## PRUEBAS


PRIMER CONTACTO **Ford Puma** Mismo nombre, nuevo formato .....**20**
PRIMER CONTACTO **Opel Grandland X Hybrid4** La era híbrida llega a Opel.....**22**
PRIMER CONTACTO **Mazda 2** .....**24**
PRIMER CONTACTO **Los Peugeot PHEV**....**26**
PRIMER CONTACTO **Smart EQ** .....**28**
PRIMER CONTACTO **Renault Captur** .....**30**
PRIMER CONTACTO **Nissan crossover** .....**32**
PRIMER CONTACTO **Byton M-Byte** .....**34**
PRIMER CONTACTO **Citroën Berlingo** .....**36**
TEST **Kia Niro PHEV**.....**38**
TEST **Renault Zoe** .....**42**
TEST **Mercedes CLS Shooting Brake** .....**46**
COMPARATIVA **Honda CR-V, Lexus UX, Mitsubishi Outlander y Toyota RAV4**.....**50**

**22**

**30**

## REPORTAJE


Los vehículos actuales disponen de todo tipo de sensores y cámaras para ayudarte a conducir. Descubre si alguien también utiliza esta **tecnología para espiarte** ..... **56**

**60**
No te quedes helado con el frío. Aprende a invertir en tu coche para que no te salga caro el invierno

## COCHES EN ESTE NÚMERO


Byton M-Byte **34**
Citroën Berlingo **36**
Ford Puma **20**
Honda CR-V **50**
Kia Niro PHEV **38**
Laffite G-Tec X-Road **8**
Lexus UX **50**
Mazda 2 **24**
Mercedes CLS Shooting Brake **46**
Mitsubishi Outlander **50**
Nissan Juke **32**
Nissan Leaf Nismo RC **76**
Nissan Qashqai **32**
Nissan X-Trail **32**
Opel Grandland X **22**
Peugeot 508 Hybrid **26**
Peugeot e-2008 **26**
Peugeot 3008 Hybrid **26**
Peugeot e-208 **26**
Renault Captur **30**
Renault Zoe **42**
Seat León **10**
Smart EQ **28**
Toyota RAV4 **50**
Volvo XC40 Recharge **14**
Volvo XC90 **70**

**42**

## PRÁCTICOS


**¿Cuánto le cuesta el frío a tu coche?**
Consejos para no pagar las consecuencias .. **60**
**El automóvil: ¿un espacio sin humos?** ..... **64**
Entrevistamos a **Alberto de Mónaco** ..... **68**


## SEGUNDA MANO


**Volvo XC90** Intachable opción ..... **70**


## MOTORSPORT


Visitamos el **Motor & Sport Institute** ..... **72**


## FUERA DE SERIE


Alucinamos con el **Nissan Leaf Nismo RC**... **76**


## RINCÓN DEL LECTOR


Tus cartas y tus preguntas..... **80**


## PRÓXIMO NÚMERO


Lo que podrás leer en dos semanas..... **82**

TOYOTA

SIEMPRE
**MEJOR**

# NUEVO
# C-HR HYBRID

## AHORA CON MOTOR 2.0

desde **240€/mes**

**TOYOTA** easy complet
48 cuotas. Entrada: 6.614,89€.
Última cuota: 12.833,88€. TAE: 7,67%.

Compatible con Apple CarPlay

**Compatible con Apple CarPlay® para iPhone**

**DEJA ATRÁS LA RUTINA**

**Emisiones $CO_2$ WLTP (g/km): 108 – 118. Consumo medio WLTP (l/100 km): 4,8 – 5,2. Emisiones NOx (g/km): 0,004.**

Toyota C-HR 125H Advance. Oferta asociada a Toyota Complet durante 4 años (exclusivo financiación Pay per Drive, incluye Mantenimiento 4 años, Garantía 4 años y Seguro 1 año). PVP recomendado: 26.050 € por financiar con Pay per Drive. Entrada: 6.614,89 €. TIN: 6,5%. TAE: 7,67%. 48 cuotas de 240 €/mes y última cuota (valor futuro garantizado): 12.833,88 €. Comisión de apertura financiada (2,75%): 534,47 €. Importe total del crédito: 19.969,58 €. Importe total adeudado: 24.353,88 €. Precio total a plazos: 30.968,77 €. Oferta de Toyota Kreditbank GmbH suc. en España y Toyota España, válida hasta 29/02/2020 en Península y Baleares. Modelo visualizado no corresponde con modelo ofertado. Seguro a Todo Riesgo con Franquicia de 150 € incluido. Exclusivo para clientes C-HR MY20 de entre 27 y 75 años, más de 5 años de carnet y bonificación acreditada sin siniestros o 5 años y máximo un siniestro. Más información en toyota.es o en tu concesionario habitual. Oferta válida para particulares y autónomos.

HYBRID

No es un todoterreno al uso: su planteamiento se sale de todo lo que estás acostumbrado a ver fuera del asfalto. ¿Su precio? Igual de desorbitado: 420.000 euros

Está fabricado en materiales ligeros para ofrecer un peso total de 1.300 kilos. El motor es un V8 de 6,2 litros de GM, que puede desarrollar hasta 730 CV y va a acoplado a una caja secuencial de seis marchas. Su velocidad máxima es de 230 km/h

# La bestia 'off road' de 730 CV

Todo en el **Laffite G-Tec X-Road** es extremo, un 'superdeportivo' creado para volar a velocidades de infarto en los caminos de tierra más exigentes

| **Texto** Kike Ruiz | **Fotos** Olivier Pojzman |

El interior, de diseño minimalista, rezuma materiales de muy alta calidad. El equipamiento se adapta a lo que necesite y quiera el cliente

Solo se van a fabricar 30 unidades, aunque todavía no se sabe a qué mercados va dirigido (solo se ha confirmado Estados Unidos)

# MÁS LEÓN QUE NUNCA

El nuevo **Seat León** llega cargado de tecnología y conectividad, estrena motores híbridos y, todo ello, con un traje que le sienta de maravilla

FOTOS: FABRICANTE

***LA CUARTA GENERACIÓN DEL SEAT LEÓN*** fue presentada en la planta de Martorell (Barcelona) ante centenares de periodistas de todo el mundo y supone, sin duda alguna, el lanzamiento más importante del año para Seat.

Y es que no nos podemos olvidar de que el León fue en 2019 el modelo más vendido en España, con 35.849 unidades, y siempre ha sido un pilar fundamental para la marca y una referencia para el segmento, como demuestran sus 2,2 millones de unidades comercializadas durante las tres generaciones de su historia y, en nuestro país, por haber sido durante los últimos cinco años consecutivos el modelo más vendido.

Por tanto, con el nuevo, había que evolucionar la *esencia León*, pero no revolucionar, yendo con pies de plomo para no estropear un concepto que funciona. El León 4 mide 4.368 mm de largo (86 mm más), 1.800 de ancho (16 mm menos) y 1.456 mm de alto (3 mm menos). La distancia entre ejes, por su parte, es de 2.686 mm, es decir, 50 mm más. La versión Sportstourer (ST), por su parte, tiene unas dimensiones de 4.642 mm de largo (93 mm más), 1.800 mm de ancho (16 mm menos) y 1.448 mm de alto (3 mm menos). La batalla es la misma que la del 5p.

El frontal cuenta con mayor personalidad una vez que ha adoptado el capó ligeramente más largo y descendente y la parrilla en posición más baja que ya estrenó el Tarraco. Una imagen que rematan los faros full LED, situados en una posición más retrasada. Por otro lado, al estar el pilar A más atrás, está mejor proporcionado, si cabe.

La trasera, por su parte, cobra mucha vida con la inclusión de una línea de luces LED que recorre todo el ancho del vehículo, y que lo dota de dinamismo. A ello también contribuye, sin duda, el spoiler.

En cuanto al interior, destaca por su funcionalidad y calidez. Lo primero que llama la atención es la gran pantalla central del sistema de *infotainment* de 10'' (8,25'' de serie), que incluye control gestual, con lo que >>

La variante familiar Sportstourer (ST) presenta las mismas líneas elegantes del 5p

Al igual que el Volkswagen Golf 8, el nuevo Seat León abandona el mando giratorio de las luces y apuesta por uno táctil

La interfaz del sistema de infotainment ha sido diseñada por Seat y hace un guiño a Barcelona con grafismo en diagonal

**La luz juega un papel determinante en el nuevo León, tanto fuera (LED) como en el interior**

>> se eliminan botones. Cabe destacar, en este sentido, la composición gráfica diagonal de la pantalla, un guiño a la avenida Diagonal de la Ciudad Condal y una muestra más del vínculo emocional del nuevo Seat León con Barcelona. De hecho, es la primera vez que se crea la *interfaz* de diseño en el nuevo laboratorio digital de Seat. También la instrumentación (10,25'') cuenta con la composición gráfica diagonal.

Cabe destacar que el nuevo León, que cuenta también con reconocimiento de voz, es la generación del compacto más conectada. Además de incluir sistema Apple Car Play y Android Auto, dispone de una tarjeta SIM integrada, con servicio eCall.

Por otro lado, gracias a la aplicación Seat Connect, el propietario puede acceder de forma remota a los datos de su vehículo (relativos a conducción, posición actual de aparcamiento, estado del coche -incluidas puertas y luces-), configurar alertas de velocidad para recibir avisos si alguien que usa su vehículo está conduciendo demasiado rápido, así como alertas de área y antirrobo, abrir y cerrar las puertas con el servicio de bloqueo y desbloqueo a distancia, o activar de forma remota la bocina y los intermitentes para encontrar el coche más fácilmente.

En lo que respecta al volumen del maletero, el 5p cubica 380 litros (igual que la generación actual), mientras que el León ST ofrece 617 litros de capacidad de carga, 30 litros más que su predecesor.

Con el propósito de convertir el León en "el vehículo más seguro que la marca haya construido nunca" –según palabras del equipo de Desarrollo de Seat–, el compacto cuenta con Control Dinámico del Chasis (DCC), control

Alejandro Mesonero-Romanos, director de Diseño de Seat, junto a Rebeca Alvarez, de AUTO BILD, y el nuevo León FR

## TRES GENERACIONES DE ÉXITO

**LEÓN (1999-2005)** Fue el primer modelo de Seat en ofrecer una variante de más 200 CV (Cupra). Más de medio millón vendidos

**LEÓN 2 (2005-2012)** Inyección directa, bloqueo electrónico del diferencial EDS... Se vendieron 675.000 unidades

**LEÓN 3 (2012-2020)** El más avanzado tecnológicamente hablando, y uno de los más exitosos en la historia de Seat

adaptativo de la velocidad de crucero predictivo (ACC), asistente de emergencia 3.0, asistente de viaje y asistente lateral y de salida. Además, monta control de crucero adaptativo predictivo, que corrige la velocidad en función de la carretera.

El nuevo León, que incluye modos de conducción (Eco, Normal Sport e Individual), ofrece motores multitecnología:

- 1.0 TSI tricilíndrico 90 y 110 CV.
- 1.5 TSI 130 y 150 CV.
- 2.0 TSI 190 CV.
- 2.0 TDI 115 CV y 150 CV.
- 1.5 TGI 130 CV.
- 1.0 eTSI 110 y 150 CV.
- 1.4 TSI PHEV con motor de 13 kWh y 204 CV (potencia conjunta).

El nuevo Seat León, que estará disponible en los concesionarios españoles a partir del segundo trimestre de 2020, se ofrecerá con los acabados Reference, Style, Xcellence y FR. Toda la gama contará de serie con apertura sin llave *Kessy Go*, entradas USB en la parte delantera o trasera, tecnología de faros EcoLED con control automático, un sistema de *infotainment* de 8,25" y la tecnología Seat Connect.

El nuevo León, del que aún no se han desvelado precios, se pondrá a la venta en abril. ⛔ *Gabriel Jiménez*

**La anticipó el Seat el-Born y ahora el primer modelo en estrenarla es el León: así es la nueva firma para los nombres de los modelos de Seat**

# COMO CUALQUIER OTRO

El primer eléctrico 100% de Volvo no tiene un diseño específico. De hecho, el **XC40 Recharge** es igual que sus hermanos de gama

***DADO A CONOCER EL PASADO MES DE OCTUBRE,*** el XC40 Recharge fue presentado en Volvo Design Studio de Milán (Italia), precisamente, donde fue mostrado por primera vez en 2017. No es baladí la elección de esa ciudad, la más suiza de las urbes italianas, icono de la moda, el estilo de vida, el bien vestir y el lujo por doquier. Unos valores a los que los responsables de Volvo siempre han querido asociar su SUV más pequeño y, también, el segundo modelo con más éxito.

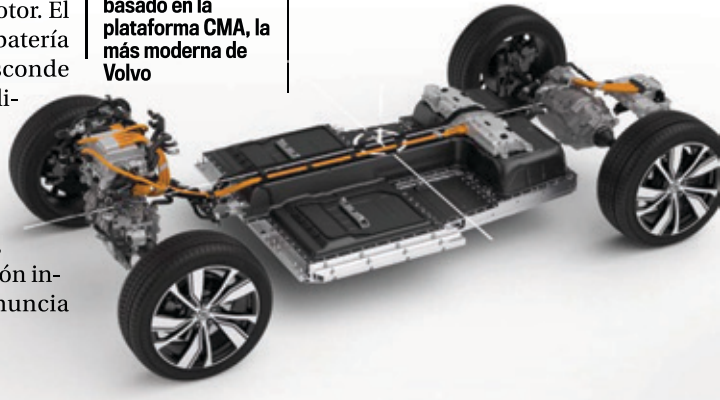
¿Y en qué se diferencia el XC40 eléctrico de su hermanos de combustión interna? A nivel estético, en muy pocos detalles: la parrilla cubierta y sin entradas de refrigeración, la toma para la carga eléctrica en el pilar C, la ausencia de tubos de escape y poco más.

Sea como fuere, las diferencias del XC40 eléctrico con respecto de un XC40 normal se hallan en el interior. Así, además de la inclusión de alfombrillas de material reciclable, el XC40 Recharge cuenta con un maletero adicional de 31 litros en la parte delantera. Y, obviamente, el cambio más importante es su motor. El XC40 Recharge monta una batería de 78 kWh y 400 V que se esconde en los bajos. Este conjunto alimenta dos motores eléctricos de 150 kW, uno en cada eje, para desarrollar conjuntamente 408 CV (ciclo WLTP) y 660 Nm de par. Gracias a ello, el XC40 eléctrico es de tracción integral. El XC40 Recharge anuncia una autonomía teórica de 400 km. El 80% de su batería puede recargarse en 40 minutos si se utiliza un punto de recarga rápida. Con todo ello, es capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en 4,9 segundos.

El sistema operativo del *infotainment* del XC40 Recharge es Android, por lo que incluye de serie Google Maps, Google Assistant y Google

▲ **Techo negro de serie y la parrilla sin entradas de aire son los detalles diferenciadores del Xc40 Recharge**

▼ **El XC40 Recharge está basado en la plataforma CMA, la más moderna de Volvo**



FOTOS: FABRICANTE Y AUTO BILD

# VOLVO

Lo más destacado del puesto de conducción del XC40 Recharge es que ahora todo el sistema de infotainment es cosa de Google

Play. Además, el XC40 eléctrico será el primer Volvo cuyas actualizaciones de *software* se hagan a través de la nube.

¿Y es seguro el nuevo XC40 eléctrico? Según afirmó Anwall durante la presentación, "el XC40 Recharge es el Volvo más seguro de la historia". Así, con el fin de proteger las baterías del Volvo XC40 Recharge, se ha reforzado la estructura de este SUV por delante, la zaga, los laterales y los bajos. Además, va equipado con una nueva plataforma de sensores de sistemas avanzados de ayuda al conductor, y estrena la evolución del Pilot Assist.

Las primeras unidades del XC40 Recharge no llegarán a España hasta enero de 2021, aunque en septiembre se admitirán los pedidos y se darán a conocer los precios. Para enjugar la más que probable factura alta del XC40 eléctrico, Volvo devolverá al cliente el coste de energía consumida para recargar este SUV durante un año, según anunció Björn Anwall (abajo) en la presentación.

*Gabriel Jiménez*

En un punto de carga rápida se puede recargar el 80% de las baterías del XC40 Recharge en 40 minutos

Delante tiene un maletero adicional de 31 litros

Entrevista

## BJÖRN ANWALL

Björn Anwall es director global de Operaciones Comerciales y de EMEA de Volvo Car

## "APOSTAMOS POR UN FUTURO ELÉCTRICO"

***AUTO BILD España:* ¿Por qué el primer eléctrico de Volvo no es un coche parido desde cero?**

**Björn Anwall:** Cuando decidimos apostar por la electrificación, queríamos electrificar toda la gama, no hacer un coche eléctrico. En ese caso, se lo hubiéramos encargado a Magna, por ejemplo. Para nosotros la prioridad era electrificar la arquitectura principal y hacerla escalable y usable para el futuro. A partir de ahí había dos opciones: o bien hacíamos una adaptación de reingeniería con la plataforma SPA [XC90] o con la CMA. Y optamos por esta última porque es la más novedosa. Adaptaremos la plataforma SPA para la siguiente generación del XC90, y el proceso de reingeniería lo haremos junto con Polestar.

***ABE:* ¿Qué ocurrirá si los clientes no quieren coches eléctricos?**

**BA:** Entonces Volvo habrá hecho una mala apuesta. Como marca pequeña tenemos que tomar decisiones, y apostamos por un futuro eléctrico. Pensamos que es lo que necesita el planeta, y creemos que la electrificación ofrece muchos beneficios a los consumidores. Y al ser una marca de nicho y premium, podemos electrificarnos más rápido que el resto del mercado. Y del mismo modo que lideramos la carrera por hacer los coches más seguros, podemos hacer lo propio en cuanto a la sostenibilidad.

FOTOS: FABRICANTE, GETTY IMAGES

Estas cámaras que controlan la ITV y el seguro ya están operativas por toda España

# No te escaparás

## Tráfico ha puesto en servicio 30 cámaras que controlan los vehículos sin ITV o seguro y lanza la app Mi DGT@n pruebas con un carné digital

***LA DGT CENTRA SU ATENCIÓN EN LOS COCHES SIN ITV*** o seguro en vigor y no es una simple campaña puntual. Conectadas a su centro de datos en tiempo real, Tráfico tiene ya 30 nuevas cámaras capaces de detectar inmediatamente los vehículos que circulen en situación irregular.

No se trata de un problema pequeño: en 2019 se cursaron hasta 500.000 denuncias a turismos sin la inspección técnica, que representan el 1,6% de los coches controlados. La multa por no tener al día la ITV asciende a 200 euros (100 euros con reducción), algo que quizá no sea tan disuasorio, porque hoy en día es la misma cuantía que la sanción por llevar los neumáticos en mal estado.

Según los datos de la DGT, en 2016, el 6% de los coches envueltos en un accidente mortal circulaban con la ITV caducada -esta proporción ascendió al 9% en el caso de furgonetas- y 2.300 coches sin la inspección en vigor se vieron envueltos en algún siniestro con víctimas.

En la app Mi DGT podrás ver los puntos de tu carné y los datos de los coches registrados a tu nombre

Las 30 nuevas cámaras conectadas son una de las dos novedades tecnológicas de Tráfico en este comienzo de año, puesto que, sin avisar, han colocado por unas horas una versión beta de su aplicación *Mi DGT* en la tienda de Google.

Esta app deberá hacer en un futuro que todos podamos llevar el carné de conducir en el teléfono móvil, además de realizar algunas gestiones de manera telemática. Sin embargo, no hay fecha para la publicación de la versión definitiva de esta aplicación y, por ahora, sólo unos 5.000 usuarios de toda España han podido descargársela en sus terminales. "Cuando esté todo listo, haremos una presentación a los medios", se limitan a decir desde Tráfico.

## BREVES

### NUEVO CEO EN RENAULT

LUCA DE MEO ha sido nombrado director ejecutivo de Renault. El que ha sido CEO de Seat durante cinco años sonaba hace tiempo para dirigir al grupo francés. A sus 52 años, de Meo ha tenido que negociar su salida con la dirección de VW, puesto que tenía una cláusula de anticompetencia en su contrato.

**2,8**

millones de coches es la cifra final de turismos que fueron fabricados en las plantas de España en 2019. Gracias a una subida de la producción del 21% en diciembre, el año terminó con un moderado ascenso del 0,2%.

### SKODA CUMPLE 125 AÑOS

LA MARCA CHECA cumple este 2020 125 años desde su fundación y 115 años desde que fabricara su primer automóvil, el Voiturette A. Hoy la firma está en 100 mercados y entrega cada año hasta 1,24 millones de vehículos en todo el mundo.

Parte de la gama multimarca que Invicta trae a España

# Llegan tres marcas chinas

***EL GRUPO INVICTA MOTOR TRAE A ESPAÑA*** las marcas Invicta Motor, DFSK –perteneciente al gigante Chino Dongfeng, accionista mayoritario de PSA- y BAIC. Según nos han contado desde su sede en Madrid, el objetivo es ofrecer una solución accesible y sostenible de dos, tres o cuatro ruedas, con motores térmicos, híbridos, bifuel (con GLP) y eléctricos para todas las necesidades de movilidad, desde SUV a motocicletas pasando por comerciales, y con una garantía de entre 3 y 7 años. Contarán este año con una red de 40 concesionarios en nuestro país, así como con talleres propios y un gran 'stock' de recambios disponibles.

## BREVES

### INCENDIOS EN GARAJES

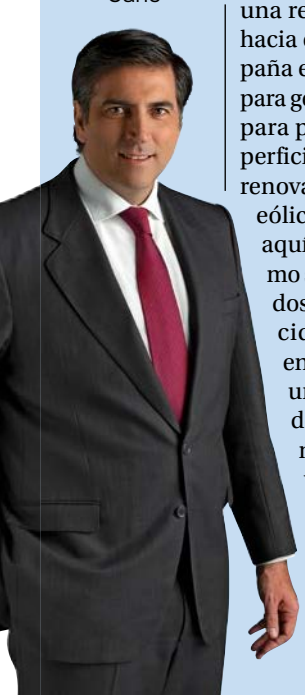
EL SEGURO ES RESPONSABLE de los daños producidos por el incendio de un coche estacionado en un garaje privado. Este es el dictamen emitido por el Tribunal Supremo y que aplica la doctrina procedente del Tribunal de Justicia de la UE. Los recurrentes planteaban que fuera el fabricante quien se hiciera cargo de los daños causados.

### FRAUDES AL SEGURO

SEGÚN EL Barómetro del Fraude en el Seguro de Autos y de Hogar de Línea Directa, el número de mafias organizadas que estafan al seguro se ha multiplicado por tres desde 2013, superando las 500 detectadas en los 6 años analizados. Este incremento fue más acusado en 2018, cuando las redes organizadas aumentaron un 23%.

Entrevista:
## MIGUEL CARSI
CEO de Toyota España

**Por:** Vicente Cano



# ñESPAÑA NO PUEDE DEJAR PASAR EL TREN DEL HIDRÓGENOí

***AUTO BILD España: ¿Han hablado ya con el nuevo Gobierno de España?***

**Miguel Carsi:** En el Ministerio de Industria siguen siendo los mismos, así que estamos contentos porque teníamos una relación y hay sensibilización hacia el tema del hidrógeno $H_2$. España es el país idóneo en el mundo para generar y almacenar $H_2$, porque para producirlo hace falta una superficie grande donde usar fuentes renovables como el sol o la energía eólica; hace falta acceso al agua y aquí hay de sobra tanto dulce, como salada, porque estamos rodeados de mar. España tiene la capacidad para ser exportador de energía por primera vez y ese es un tren que, como país, no podemos dejar pasar y que alguien nos lo quite. El hidrógeno es un vector energético de cara al futuro que, si sabemos jugarlo en España, puede ayudarnos mucho a descarbonizar la industria.

La Toyota Proace City se produce en Vigo gracias a un acuerdo con PSA

***ABE: ¿Qué avances veremos en este campo próximamente?***

**MC:** En el segundo trimestre habrá una infraestructura de recarga funcionando en Madrid con Urbaser y Enagas, que son nuestros socios. Se están pidiendo los permisos ahora para acometer esa instalación en una gasolinera en el nudo de Manoteras, con lo cual va a ser muy accesible para todo el mundo que circule por Madrid. El nuevo Mirai llega a 700 km de autonomía y creo que, en un par de generaciones más, estaremos listos para fabricar coches de hidrógeno de todos los tamaños.

***ABE: ¿Ha comenzado ya la producción en Vigo de la Proace?***

**Miguel Carsi:** Sí, desde el 14 de diciembre. Hacia finales de marzo, Toyota empezará a vender vehículos hechos en España. Esto es muy importante porque nos va a dar una conexión con los conductores españoles, aunque el 70% de todos los coches que vendemos en Europa ya son producidos en la UE. Pero ahora, además, tendremos este sueño hecho realidad. Si me hubieran preguntado hace 20 años qué me gustaría que tuviera Toyota, habría dicho que una fábrica en España.

El pequeño todoterreno de Suzuki tiene un problema por sus altas emisiones

# ¿Adiós al Jimny?

***EL SUZUKI JIMNY*** se va a convertir en uno de los primeros modelos en desaparecer del mercado europeo por sus altas emisiones de $CO_2$. Suzuki ya anunció cuando fue presentado en 2018 que el Jimny tendría problemas con la nueva normativa que obliga a cada marca a no superar el límite de 95 g/km de $CO_2$ en emisiones medias en sus coches vendidos. La firma busca en estos momentos alternativas introduciendo la hibridación a 48 V que equiparán los modelos Swift Sport, Vitara y S-Cross. Por otro lado, asegura que los clientes que ya han encargado un Jimny lo recibirán sin problemas y que tratarán de seguir vendiendo el modelo en pequeños volúmenes a lo largo de este año. Una pena, porque con 831 unidades en 2019, el Jimny era el quinto coche más vendido de Suzuki en España y el que más había subido en matriculaciones.

Cartel de un vehículo de Peugeot en uno de sus concesionarios de China

# Efectos del virus

***HONDA, PSA, RENAULT O TOYOTA*** son solo algunos de los grupos automovilísticos que tienen plantas de coches en la región china de Wuhan. En la todas la producción se ha interrumpido siguiendo las medidas de contención al contagio del coronavirus marcadas por el Gobierno local. Al cierre de esta edición, Toyota acababa de confirmar que no abriría sus instalaciones hasta mediados de febrero, fecha marcada por las autoridades para el cese de cualquier actividad económica.

Por su parte, Honda y PSA, que tienen plantas en esa misma ciudad, han evacuado al personal extranjero que trabaja allí. El resto de fabricantes se encuentran en una situación similar y, además, han advertido a sus ejecutivos de que eviten viajar a ese país hasta nuevo aviso. Como el cese de la producción ha coincidido con las fiestas de celebración del año nuevo chino, que es un periodo de vacaciones, los expertos no han empezado todavía a evaluar el impacto que el coronavirus tendrá en la industria automovilística, pero a estas alturas es seguro que, como mínimo, se notará al final del año.

## > AUDI SE PONE LAS PILAS EN SUS PLANTAS

AUDI VA A INVERTIR 100 millones de euros en la colocación de puntos de recarga para coches eléctricos en sus plantas e instalaciones. La marca contará así con la posibilidad de recargar coches a pilas en una de cada diez plazas de aparcamiento en sus fábricas; la mayoría de estos nuevos puntos de recarga también serán accesibles al público. Este proyecto independiente supone la mayor infraestructura de recarga llevada a cabo por una empresa alemana.

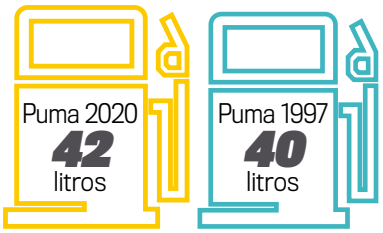
## > HYUNDAI, 8ª MARCA EN 2019

"UN BUEN AÑO". Así calificó Polo Satrústegui, director general de Hyundai España, el resultado del ejercicio 2019. Hyundai vendió 62.766 unidades (un 2,9% menos que en 2018), con una cuota del 5%, la primera vez en su historia, y terminó octava en el ranking de marcas. Por canales, las ventas se distribuyeron de la siguiente manera: 61% particulares (38.465 unidades), 25% empresas (15.563) y 14% rent-a-car, con 8.738 unidades. Para 2020, Hyundai prevé que el 40% de las ventas sean de modelos electrificados (mild hybrid, híbrido, plug-in hybrid, eléctrico y de hidrógeno), lo que suponen 26.000 unidades.

# ESTOS COCHES SOLO COMPARTEN EL NOMBRE

El Ford Puma de 1997 era un bonito coupé basado en el Fiesta. En esa época los deportivos estaban de moda. Ahora el nuevo Puma es un atractivo xcrossover( que vuelve a utilizar la plataforma del Fiesta

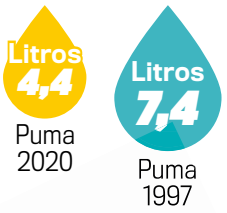
## DEPÓSITO DE COMBUSTIBLE




El nuevo Puma con carrocería 'crossover' tiene un depósito de combustible dos litros mayor que el modelo original.

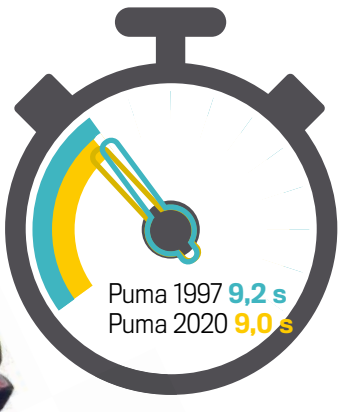
## CONSUMO

¡Tres litros de diferencia! Aquí se nota la evolución de la eficiencia.




## ACELERACIÓN DE 0-100 KM/H

El Puma de finales de los noventa mantiene el tipo a la hora de acelerar. Su motor era muy rabioso.



Ford Puma 1997

**Motor** 4L, gasolina, del. trans.
**Cilindrada** 1.679 cc
**Potencia máxima** 125 CV a 6.300 rpm
**Par máximo** 157 Nm a 4.500 rpm
**Caja de cambios** Manual, 5 vel.
**Tracción** Delantera
**Largo/Ancho/Alto** 3.984/1.674/1.344 mm

Ford Puma 2020

**Motor** 3L Turbo, gasolina, delantero, trans.
**Cilindrada** 998 cc
**Potencia máxima** 155 CV a 6.000 rpm
**Par máximo** 220 Nm a 2.500 rpm
**Caja de cambios** Manual, 6 vel.
**Tracción** Delantera
**Largo/Ancho/Alto** 4.207/1.805/1.537 mm

## PRECIO BASE

**15.176 €**

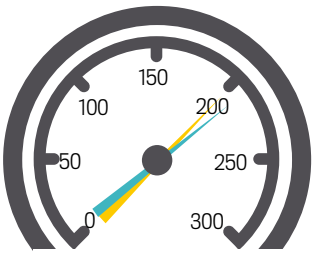
El Puma original tenía un precio similar al del Opel Tigra.

**24.425 €**

Comparado con el Fiesta, hay 4.000 euros de diferencia.

## VELOCIDAD MÁXIMA

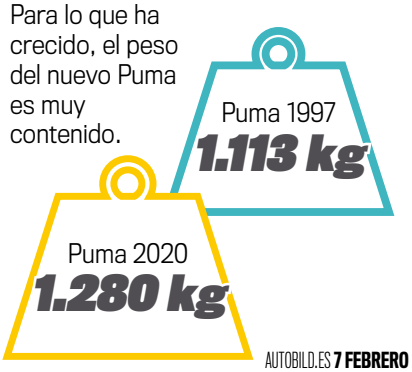
El modelo de 1997 tiene una mayor velocidad máxima que su sucesor.




Puma 1997 **203 km/h**
Puma 2020 **200 km/h**

## PESO

Para lo que ha crecido, el peso del nuevo Puma es muy contenido.




FOTOS: FABRICANTE

# REENCARNACIÓN LÓGICA

El **Ford Puma** se ha adaptado a los nuevos tiempos; deja de ser un pequeño coupé para convertirse en lo que la gente demanda: un SUV

***DICEN QUE A ESTAS ALTURAS DE LA PELÍCULA*** nada se inventa, todo se reinventa, con más o menos lógica; sólo hay que ver recetas como la tortilla deconstruida o las *nuevas* magdalenas a las que ahora se les llama *muffins*. Y algo así le ha ocurrido al renovado Ford Puma. Y es que la compañía norteamericana ha rescatado la denominación de aquel coupé deportivo que fue comercializado en los 90, pero, como verás, el concepto es totalmente diferente, aunque los faros -inspirados también en el Ford GT- hacen que guarde cierto parecido con él. También sus formas redondeadas, que han *mutado* para convertirse en un SUV pequeño, el tipo de coche que los clientes piden y que actualmente tiene una demanda tan ascendente como las empinadas calles de San Francisco por las que un virtual Steve McQueen anunciaba a su predecesor.

Este nuevo Puma está desarrollado sobre la plataforma del Fiesta, aunque es 146 mm más largo, 70 mm más ancho, 60 mm más alto y tiene una distancia entre ejes 95 mm mayor, medidas que su habitáculo aprovecha. Acomodado en las plazas traseras, con mis 1,78 m de altura, compruebo que son seis dedos los que separan mis rodillas del respaldo delantero y sólo dos los que impiden que mi cabeza roce con el techo. Desventajas de optar por una línea descendente...

La consola central y el salpicadero los ha tomado prestados del utilitario, por lo que presenta buenos materiales y ajustes. La pequeña gran novedad es el cuadro de instrumentos digital de 12,3", que luce una interfaz configurable muy atractiva.

Por su parte, el maletero tiene 456 litros de capacidad -incluido el *MegaBox*, un hueco con desagüe-, cifra que se ve reducida a 401 si el motor tiene sistema *Mild Hybrid*.

## PRIMERA IMPRESIÓN

**Lo mejor**

El maletero es el mejor del segmento. Además, incluye soluciones como el 'MegaBox'.

**Lo peor**

La versión híbrida tiene menos maletero debido al sistema eléctrico.

## PUMA 125 CV MHEV ST-LINE

**Motor** Tricilíndrico turbo, 999 cc
**Potencia** 125 CV a 6.000 rpm
**Par máximo** 200 Nm a 1.750 rpm
**Transmisión** Manual, 6 velocidades
**Tracción** Delantera
**Largo/Ancho/Alto** 4.207/1.805/1.534 mm
**Peso** 1.280 kg
**Velocidad máx.** 191 km/h
**0-100 km/h** 9,8 s
**Consumo - Emisiones $CO_2$** 5,5 l/100 km - 124 g/km
**Precio** 23.525 euros

La consola central y el salpicadero tienen el mismo diseño que el Ford Fiesta

La suspensión está muy bien calibrada, para ofrecer comodidad a la vez que mantiene firme la carrocería en las curvas

El maletero cubica hasta 456 litros. Tiene una boca de carga ancha y equipa una cortinilla flexible en lugar de una bandeja rígida

Bajo el suelo de la zona de carga se esconde el denominado 'MegaBox'. El cofre es de plástico y puede ser vaciado mediante un desagüe

El espacio para las rodillas es amplio. Más justo es el de los hombros y el de la cabeza

Está disponible con el motor 1.0 EcoBoost de 125 y 155 CV, los dos con o sin hibridación ligera, que sólo tiene un sobrecoste de 350 euros -próximamente llegará un diésel de 120 CV y el cambio automático-. He tenido la oportunidad de probar ambos, asistidos por la red eléctrica de 48 V. Los dos tienen una entrega enérgica en casi todo el rango de revoluciones, por lo que veo el de 125 CV MHEV como la compra más lógica.

Como Ford que es, la suspensión ofrece un muy buen equilibrio entre comodidad y deportividad y el cambio y la dirección ofrecen un buen tacto y precisión.

Está a la venta con los acabados Titanium, ST-Line y ST-Line X. Su precio parte de 21.925 euros y entre su equipamiento destaca la conexión WiFi para 10 dispositivos, los asientos con masaje y el sistema de reconocimiento de señales con limitación de velocidad.

El cuadro de instrumentos analógico ha pasado a ser historia; ahora es digital de 12,3"



**MI OPINIÓN**

**HUGO VALVERDE**
@hugovl_esp

Ford se une a la fiesta de los SUV pequeños con techo descendente y lo hace con un candidato que destaca por su conducción, su potencia y su espacio de carga líder. Súmale la etiqueta ECO por sólo 350 euros...

**VALORACIÓN**
★★★★½

FOTOS: FABRICANTE

★★★★★ = excelente, ★★★★ = muy bien, ★★★ = bien, ★★ = suficiente, ★ = insuficiente

# OTRO MÁS EN EL CLUB

**El nuevo Opel Grandland X enchufable confirma que la tendencia entre los fabricantes es la de lanzar modelos PHEV de bajo consumo y emisiones**

**PRIMERA IMPRESIÓN**

**Lo mejor**

Confort de marcha a ritmo tranquilo, equipamiento, habitabilidad.

**Lo peor**

Depósito de gasolina 10 litros menor, maletero poco profundo, visibilidad por el pilar C.

FOTOS: FABRICANTE

***LA NUEVA NORMATIVA DE EMISIONES*** ha entrado como un elefante en una cacharrería. Y es que los fabricantes se tienen que adaptar a marchas forzadas para que su gama no supere, de media, los 95 g/km de $CO_2$. Lo cual, por si aún te quedaba alguna duda, no es sencillo. Lo más factible es optar por los híbridos enchufables, aunque eso exige tener disponible una plataforma que permita la ubicación de las baterías y el motor (o motores) eléctricos.

Por eso mismo, el Grupo PSA parte con fuerza en esta carrera de lanzar SUV híbridos enchufables: 3008, C5 Aircross y DS 7 tendrán sus respectivos PHEV. Y claro, también Opel se beneficia de la plataforma EMP2 para ofrecer dos versiones de su híbrido: Hybrid y Hybrid4. Y este último es el que tengo entre manos.

El *4* en el nombre, seguro que te da una pista del modo de tracción, porque es un 4x4. Más adelante, el 4x2 llegará con 225 CV, pero le faltara el propulsor en el eje trasero.

El Hybrid4 ofrece muy buenos datos en cuanto a prestaciones. Normal, porque tiene 300 CV que se extraen de la unión de los 200 CV de un cuatro cilindros turbo de 1,6 litros y de dos motores eléctricos. Uno tiene 110 CV y está ubicado junto al motor y la caja de cambios automática: mientras que el otro, con 113 CV, descansa detrás.

En marcha ofrece empuje desde parado. Esto es algo habitual en modelos así, ya que la fuerza de los motores eléctricos aparece desde el primer momento. Pisa a fondo en modo Sport y sentirás una aceleración contundente, aunque cuando llegues a una curva tendrás que vértelas con casi 1.900 kilos (aún no hay cifras homologadas).

Pero no es un coche pensado para eso. Al arrancar activa el modo eléctrico por defecto. Se mueve con

## OPEL GRANDLAND X HYBRID4

**Motor** 4 cilindros, del., trans. **Cilindrada** 1.598 cc. **Potencia** 200 CV a 6.000 rpm + 110 CV(del.) y 113 CV (tras.) **Tracción** Integral sin conexión entre los ejes **Largo/Ancho/Alto** 4.477/1.960/1.690 mm **Peso** 1.875 kg (no homologado aún) **Cap. maletero** 390-1.528 l. **Consumo mixto WLTP** 1,3 l/100 km, 59 km en modo eléctrico **Emisiones $CO_2$** 29 g/km **Transmisión** Aut. 8 vel. **Vel. máx.** 235 km/h **0-100 km/h** 6,1 s **Precio** 53.000 euros (sin descuento)

El cuadro de relojes sustituye el cuentarrevoluciones por un indicador de la potencia utilizada





**MI OPINIÓN**
**LUIS I. GUISADO**
@LuisGuiTG

Me gusta la idea de un enchufable, porque permite la flexibilidad de un motor de gasolina con las posibilidades de un eléctrico. A este Opel le queda de maravilla. Sin duda, mucho mejor que su precio...

**VALORACIÓN**
★★★½☆

★ = insuficiente, ★★ = suficiente, ★★★ = bien, ★★★★ = muy bien, ★★★★★ = excelente

suavidad y en silencio y se mantiene así hasta los 135 km/h. Puede hacer 59 km sin emitir $CO_2$, aunque creo que lo mejor es usar el modo híbrido, que gestiona el sistema de manera muy eficiente.

También puedes seleccionar la posición Sport, que hace todo más inmediato, o incluso 4x4 para zonas en mal estado, resbaladizas o caminos no muy complicados.

En cuanto al consumo, los 1,3 litros que dice conseguir son de lo más optimista. En todo caso, será bajo: en poco más de 100 km de conducción *antieficiente* yo logré 5,0 litros, lo que no está nada mal... ⛔

Desde la pantalla puedes controlar el modo de recarga

Cuando se mueve en eléctrico se enciende este LED azul

La recarga puede hacerse hasta en 70 minutos usando un wallbox, aunque en casa te llevará unas siete horas...

# LA CIUDAD SÍ

Probamos el **Mazda2**, que ahora incorpora un módulo 'mild hybrid' con el que consigue la etiqueta ECO

Puesto de conducción moderno y con todo a mano. También en el Mazda2 se ha aplicado la filosofía Jinba-Ittai

La pantalla del sistema de infotainment es de 7"

***EL MAZDA2 ADOPTA EL LENGUAJE DE DISEÑO KODO*** (alma en movimiento, en japonés), por lo que ahora parece un Mazda3 en miniatura.

En el interior, por su parte, las novedades más importantes se refieren al diseño de los asientos delanteros, un puesto de conducción con mejores materiales al tacto y a la vista, y el sistema Mazda Connect, ahora compatible con Apple Car Play y Android Auto (de serie en toda la gama).Ahora que se ha simplifica-

# ES PARA MÍ

do la gama mecánica, el nuevo Mazda2 sólo está disponible con el motor 1.5 Skyactiv-G de gasolina de 90 CV, ya sea con cambio manual de 6 velocidades –y con módulo Mild Hybrid (motor eléctrico auxiliar y energía recuperada para mejorar las cifras de consumo), con lo que consigue la etiqueta Eco de la DGT– o automático (sin módulo MHEV).

Nada más sentarme noto el espíritu Jinba-Ittai (unión jinete y caballo), pues es fácil encontrar la postura ideal. Primero voy a probar la variante manual. Al arrancar e iniciar la marcha se percibe el buen trabajo que se ha llevado a cabo tanto en el apartado de insonorización como en las suspensiones, con lo que el Mazda2 es muy cómodo y está bien aislado. El cambio manual es simplemente delicioso, las marchas entran suavemente. La dirección tiene un tacto correcto, ni muy blando ni muy duro, y es bastante precisa. A alta velocidad, es algo subvirador, y aunque se siente su ligereza (pesa algo más de una tonelada), no derrocha agilidad. En tráfico urbano se encuentra muy a gusto y lo mejor es su consumo medio: 5,0 l/100 km.

Luego pruebo el Mazda2 con transmisión automática –y que no es MHEV y cuesta 2.450 euros más con respecto al mismo acabado (Black Tech Edition) con cambio manual–. En ciudad, sin duda alguna, esta variante es la más cómoda, porque te olvidas del pie izquierdo y de cambiar de marcha. La variante automática cuenta con un modo Sport, que no entiendo muy bien para qué existe, pues parece quedarse enganchado en 4ª, por lo que es mejor tirar de las levas.

El Mazda2 ya está a la venta con una campaña de descuento (-3.000 euros) y financiación (-1.000 euros).



## MAZDA2 SKYACTIV G MILD HYBRID

**Motor** 4 cilindros en línea + Generador reversible **Cilindrada** 1.496 cc **Potencia** 90 CV a 6.000 rpm **Par** 148 Nm entre 4.000 rpm **Transmisión** Manual, 6 vel. **Tracción** Del. **Largo/Ancho/Alto** 4.065/1.695/1.495 mm **Peso** 1.025 kg **Velocidad máx.** 183 km/h **0–100 km/h** 9,8 s **Consumo – Emisiones $CO_2$** 5,3 l/100 km – 120 g/km **Precio** 19.000 euros

### PRIMERA IMPRESIÓN

**Lo mejor**

Me ha sorprendido su nivel de confort y el tacto del cambio manual.

**Lo peor**

La versión de transmisión automática no me ha terminado de convencer. Espacio en las plazas traseras.

FOTOS: FABRICANTE

El lenguaje de diseño Kodo (alma en movimiento) le sienta bien al Mazda2

Las plazas traseras son algo justas para un adulto de más de un 1,80 m de altura, en cuanto a espacio para las rodillas y para la cabeza

El maletero cubica 250 litros. Pero dos 'trolleys' y dos bolsas de mano caben perfectamente



**MI OPINIÓN**
GABRIEL JIMÉNEZ
@GabilondoJC

Si buscas un coche para moverte por ciudad, el Mazda2 es una alternativa idónea. Es cómodo, ágil y tiene un diseño muy pintón. Ahora, eso sí, no esperes grandes prestaciones en carretera.

**VALORACIÓN**
★★★½☆

★★★★★ = excelente, ★★★★ = muy bien, ★★★ = bien, ★★ = suficiente, ★ = insuficiente

Aquí tienes la nueva gama 'electrificada' de Peugeot, con tres modelos híbridos enchufables y dos eléctricos puros, el urbano e-208 y el recién llegado SUV e-2008

# TIENES ELECCIÓN

**Peugeot** completa su gama 'electrificada' con varios híbridos enchufables y con los nuevos eléctricos puros e-208 y e-2008

***COMO PUEDES VER EN VARIAS PRUEBAS*** de esta revista, corren nuevos tiempos para la movilidad urbana, con una electrificación, en mayor o menor medida, ya común a todas las marcas de automóviles.

Una de ellas es Peugeot, que ya en 1941 presentaba su primer coche eléctrico, el VLV, que tenía una velocidad máxima de 40 km/h. Ha llovido mucho desde entonces y la evolución ha sido brutal. La gama se despliega en categorías de automóviles muy diferentes, como los urbanos, las berlinas, los *shooting brake* o los SUV, con un denominador común: conjugar unas dignas prestaciones con cero emisiones y cero ruidos, con hasta 59 km de autonomía 100% eléctrica para los híbridos enchufables y hasta 340 para los eléctricos puros, según el ciclo WLTP.

Entre los primeros, acaba de arrancar la comercialización de los nuevos 508 y 508 SW, así como el de la versión Hybrid4 (con tracción 4x4) del SUV 3008. Este último puede circular en modo eléctrico a una velocidad máxima de 135 km/h y su potencia conjunta de 300 CV lo convierte en la alternativa con mayores prestaciones de esta gama. Con un maletero de 395 litros y un precio desde 42.950 euros, destaca por su motricidad sobre terrenos difíciles, y la posibilidad de poder circular con propulsión eléctrica a baja velocidad.

He podido conducir el Peugeot 3008 Hybrid4 y su suavidad de marcha es muy agradable. Además, tiene una muy digna capacidad 'off road'

La autonomía eléctrica real de los híbridos enchufables se sitúa alrededor de los 40 kilómetros

**PEUGEOT 508 SW HYBRID**
Desde 37.250 euros

**PEUGEOT 3008 HYBRID**
Desde 35.200 euros

FOTOS: FABRICANTE

## PRIMERA IMPRESIÓN

**Lo mejor**

La autonomía que exhiben unos y otros es ya muy digna, y su calidad general, bastante alta.

**Lo peor**

El coste final de utilización está cerca de un diésel, y el precio de los coches –y los enchufes– es elevado.

◀ **Los monitores pueden mostrarte el historial de tu consumo, además del flujo de energía, la carga restante en la batería...**

**El puesto de conducción del 508 SW, más que de un familiar, parece el de una nave espacial. Pocos hay tan futuristas**

Con una toma doméstica es posible cargar a tope las baterías de estos modelos en menos de siete horas o en sólo dos horas con un *wallbox* de 32A dotado de cargador de 7,4 kW.

En cuanto a la gama eléctrica del fabricante francés, el e-208 cuenta con una autonomía teórica de 340 km y de 310 km para el SUV e-2008.

Ambos cuentan con dos modos en su frenada regenerativa y tres de conducción: Eco, Normal y Sport, para gestionar sus 136 CV de potencia a tu antojo. Respecto a su carga, en un enchufe normal tardan unas 16 horas en estar al 100%, mientras que en un *wallbox* puede reducirse hasta las cinco horas.

En todos ellos la aplicación *MyPeugeot* te servirá para comprobar el nivel de la batería, iniciar una carga remota, programarla para una hora determinada, accionar el climatizador a distancia... Por otra parte, la *app Free2Move* ofrece la funcionalidad *Charging Pass*, que da acceso a 105.000 puntos de carga en toda Europa, y la herramienta *Trip Planner*, te permite planificar un viaje teniendo en cuenta las *electrolineras* y estaciones de carga disponibles en el trayecto. Ha llegado la era eléctrica. ⛔

## MI OPINIÓN

**ALFREDO RUEDA**
@AlfredoAutoBild

Agradables de conducir, con una autonomía eléctrica muy digna y, sobre todo, con tecnología del siglo XXI, cualquiera de los vehículos de la gama Peugeot cubrirá tus necesidades más ecológicas.

**VALORACIÓN**
★★★★☆

★★★★★ = excelente, ★★★★ = muy bien, ★★★ = bien, ★★ = suficiente, ★ = insuficiente

# PRE-E-DESTINADO

El **nuevo Smart Fortwo** es el primer modelo de la nueva era en la marca de Daimler

**SMART FORTWO EQ**

**Motor** eléctrico síncrono **Potencia** 60 kW (81 CV) **Par motor** 160 Nm **Batería** 17,6 kWh
**Transmisión** Automática **Tracción** Trasera **Largo/Ancho/Alto** 2.695/1.663/1.553 mm
**Peso** 1.095 kg **Velocidad máx.** 130 km/h **0–100 km/h** 11,6 s **Autonomía** 133 km (WLTP)
**Consumo** 17,4–19,3 kWh/100 km **Precio** a partir de 24.450 euros

CarPlay y Android Auto no estarán disponibles hasta abril

Las luces traseras han recibido este atractivo rediseño

Las baterías se cargan en seis horas en un enchufe normal y en solo 3,5 horas si lo conectas a uno de 4,6 kW

## PRIMERA IMPRESIÓN

**Lo mejor**

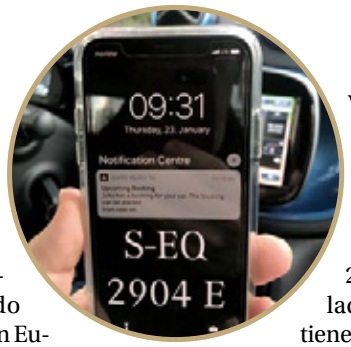
En ciudad es insuperable y, además, su dinámica hace que resulte muy divertido.

**Lo peor**

La autonomía del EQ no se ha mejorado hace años y es corta si quieres salir de ciudad con él.

FOTOS: FABRICANTE

En el maletero de 230 litros caben dos 'trolleys' o una maleta grande




***SMART ES DESDE ENERO*** la primera marca que hace la transición completa a fabricar sólo coches eléctricos. Loable, pero demasiado valiente en una Unión Europea en la que el porcentaje de venta de coches a pilas el año pasado no llegó al 3%, cuando en España no alcanzó ni el 1%.

Pero, a su modo, la apuesta por parte de Smart también es contenida, porque este Fortwo EQ es, con muy pocos cambios, el mismo coche que hasta hace poco hemos conocido como Smart Fortwo Electric Drive. Lo bueno es que sigue teniendo esa particular y apretada dinámica de conducción, con una suspensión dura, que te hará saltar en los badenes, pero que te asegura diversión en las rotondas.

Las baterías añaden 250 kg, pero van en el suelo, lo que compensa mucho la peculiar arquitectura de un coche que, aún con el extra de las pilas, pesa sólo 1.095 kg. La dirección sigue siendo precisa, aunque hay que acostumbrarse a su minúsculo radio de giro, de apenas 8,4 metros. Y bajo el ahora sinuoso capó, el mismo motor de 60 kW. Todo en conjunto, funciona a la perfección.

Lo malo es que bajo el habitáculo está la misma batería de 17,6 kWh del Fortwo Electric Drive, que hace que la autonomía se quede en 133 km con homologación WLTP. Pueden ser más si lo conduces sin el aire acondicionado y en el programa Eco, o también bajar, si vas rápido y viajas fresquito en verano. Seamos sinceros: 133 km de alcance son pocos para un coche de 24.450 euros en 2020, pero por otro lado ¿cuántas vueltas tienes que dar por ciudad para hacer 133 km? Al menos en Madrid, las suficientes como para estar días sin buscar un enchufe. Además, un aspecto positivo de que las baterías sean relativamente pequeñas es que tardan menos en recargarse. Concretamente, las del Smart Fortwo EQ se pueden rellenar en sólo seis horas en un enchufe normal y en sólo 3,5 horas si tienes en casa un wallbox a 4,6 kW.

En un punto de recarga público, a 22 kW, pasarán del 10 al 80% en apenas 40 minutos. Todo esto da al Fortwo una gran flexibilidad en cuanto a su uso, siempre que seas capaz de ir enchufándolo en alguno de los lugares a los que vas.

En cuanto a los cambios estéticos del Fortwo EQ, la calandra ha sido rediseñada. También los pasos de rueda son ahora más pequeños y se han reducido los voladizos. En opción hay unos faros LED y las luces son completamente nuevas y su estética muy atractiva. Por unos 400 euros adicionales, Smart instala en el coche un *hardware* que te permitirá alquilarlo a otras personas a través de una *app*. El precio de dicho alquiler se tarifica por tiempo, sin que la marca se lleve nada por ello, hasta un máximo de 40 céntimos el minuto y te permite obtener ingresos extra gracias a tu coche.

**Por 400 euros, puedes preparar tu Smart para ofrecerlo en alquiler por minutos vía App**

**MI OPINIÓN**
**VICENTE CANO**
@VicenteCanoF

La calidad y la dinámica de este coche son argumentos a favor. Su usabilidad se ve limitada por la autonomía, sobre todo en el Forfour, pero está claro que ser eléctrico casa con la naturaleza del Fortwo de maravilla y tiene todo el sentido.

**VALORACIÓN**
★★★☆☆

## EL SMART FORFOUR EQ

Con la reorientación de la marca, el Forfour se queda un tanto fuera de juego, ya que su autonomía en ciclo WLTP es de solo 129 km. Con la tracción eléctrica, ofrece una dinámica menos brusca que el Fortwo. A su favor, como siempre, las cuatro plazas por un precio apenas algo superior: 25.150 euros. Con el traslado de la producción a China desde 2022, ¿es un modelo que peligrará?

El aspecto exterior del Forfour es ahora más deportivo

★★★★★ = excelente, ★★★★ = muy bien, ★★★ = bien, ★★ = suficiente, ★ = insuficiente

El propulsor 1.3 TCe de 155 CV es voluntarioso y declara unas prestaciones interesantes: 0 a 100 km/h en 8,6 segundos y 202 km/h de velocidad máxima

**RENAULT CAPTUR 1.3 TCE**

**Motor** 4L Turbo
**Cilindrada** 1.333 cc.
**Potencia** 155 CV a 5.000 rpm
**Par Motor** 270 Nm a 1.800 rpm
**Transmisión** Aut. 7 vel.
**Tracción** Delantera
**Largo/Ancho/Alto** 4.227/2.003/1.576 mm
**Peso** 1.266 kg
**Velocidad máx.** 202 km/h
**0-100 km/h** 8,6 s
**Consumo – Emisiones $CO_2$** Pendientes de homologación
**Precio** desde 24.100 euros

# Ahora sí... ¡captúralo!

Llega la segunda generación del **Renault Captur**, que es más versátil, más dinámica y mucho más atractiva en todos los sentidos. Ya lo hemos conducido

***DESDE QUE LLEGARA AL MERCADO EL AÑO 2013,*** el Renault Captur ha vendido en España más de 100.000 unidades, del más de millón y medio producidas en la factoría de Valladolid y destinadas a más de 70 países de todo el mundo.

Por eso, la creación de su sucesor no ha sido fácil. Para mantener este éxito de ventas, la evolución, en un segmento tan demandado, debía hilar muy fino. Y así ha sido.

Para empezar, su carrocería ha crecido ligeramente a lo largo y ancho (aunque no a lo alto) y, gracias a un diseño muy musculoso, ayudado por sus nuevos grupos ópticos en forma de C (con tecnología *Full LED* de serie en todos sus acabados, por cierto) transmite más solidez.

El interior también crece y, por ejemplo en las plazas traseras, los pasajeros tendrán casi 20 milímetros

No tiene tracción total, pero con una distancia libre al suelo de 20 cm, no tendrás problemas en afrontar senderos como este

## PRIMERA IMPRESIÓN

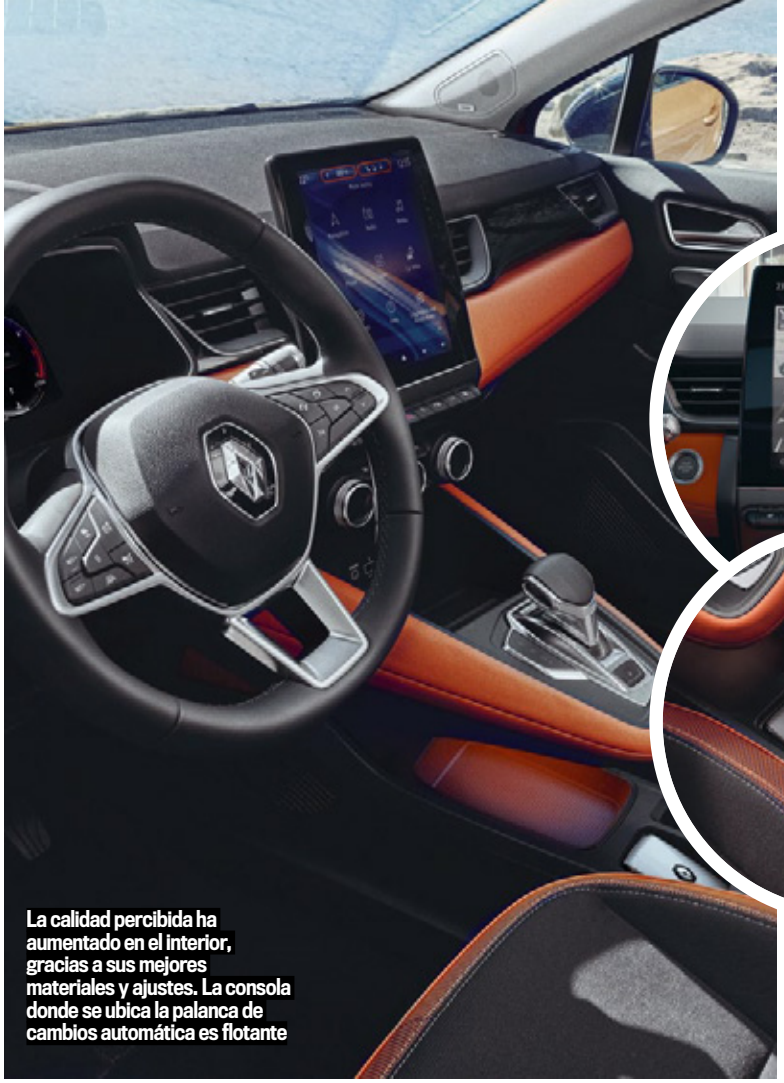
**Lo mejor**

Imagen más madura, espacio interior mejorado y oferta mecánica completa.

**Lo peor**

La guantera del salpicadero sigue siendo de cajón... y no me termina de convencer.

FOTOS: FABRICANTE



La calidad percibida ha aumentado en el interior, gracias a sus mejores materiales y ajustes. La consola donde se ubica la palanca de cambios automática es flotante

La pantalla del sistema Renault Easy Link ahora es gigante: 9,3 pulgadas

Su versatilidad alcanza el interior. Arranque sin llave con la tarjeta Renault

más para las piernas y 40 mm en anchura. El maletero es más capaz y aumenta en 81 litros, para alcanzar los 536 (136 más que los ofrecidos por rivales como el Seat Arona o el Skoda Kamiq).

Las formas de sus paneles interiores ofrecen una imagen más moderna y dinámica que antes, pero sobre todo una mayor sensación de calidad. Claro, que si hablamos de mejoras, nada como la enorme pantalla táctil de 9,3 pulgadas que preside la consola central.

He podido probar el nuevo Captur en las cercanías de Madrid y, como ya te habrás imaginado, las cosas se han hecho bien: a pesar de sus mayores cotas, sigue presentando un comportamiento realmente ágil a la hora de negociar los cambios de apoyo y el trabajo realizado en el ajuste de chasis, suspensión y dirección ha dado como resultado un tacto de conducción muy superior al de su predecesor en todos los sentidos.

La oferta mecánica estará compuesta por tres motores de gasolina y dos diésel, con potencias comprendidas entre los 95 y los 155 CV, a las que se unirá en marzo una de GLP y, antes del verano, otra híbrida enchufable con 160 CV.

He probado el bloque 1.3 TCe de 155 CV y 270 Nm, el más potente de la gama y, en esta unidad, con la caja automática de siete relaciones. Voluntarioso en la entrega de potencia en todo el rango (mejor a más revoluciones como corresponde a un propulsor así) y ayudado por la rapidez de este cambio, parece, a priori, la combinación ideal.

En sus diferentes compartimentos tienes 27 litros de capacidad

El maletero es muy práctico. Tiene 422 litros de capacidad, que aumentan a 536 si desplazas los asientos o a 1.275 si los abates

## MI OPINIÓN

**ALFREDO RUEDA**
@AlfredoAutoBild

Lo mejor del Captur no es que sea 'Made in Spain', que también, sino que además sube el nivel de su predecesor en todos los aspectos. Y su precio le va a volver a convertir en un superventas.

**VALORACIÓN**

★★★★★ = excelente, ★★★★ = muy bien, ★★★ = bien, ★★ = suficiente, ★ = insuficiente

# ¿ES EL JUKE EL QUE MAR

Probamos la gama 'crossover' de Nissan con especial atención al recién llegado: el **Juke**. Los japoneses apuestan a tope por los SUV. ¿Es un error?

***EN UNA SOLA MAÑANA HE PODIDO PROBAR LOS TRES*** *tenores* de una de las gamas *crossover* más versátiles que se venden en España: la de Nissan, porque entre el Juke, el Qashqai y el X-Trail se cubren prácticamente todas las necesidades de un cliente.

Al Juke se le puede considerar como el más urbanita de este trío, el Qashqai es, sin duda, el coche para todo, mientras que el X-Trail se lleva la vitola del más aventurero y familiar, gracias a sus siete plazas disponibles y a sus mejores cotas *off road*. La ruta que he realizado comenzaba en Figueras y me llevó hasta el Cabo de Creus, el punto más oriental de la península, también en Gerona. La cosa pintaba bien y ya sólo me faltaba elegir a mi primer compañero de viaje. Lo tenía claro: el último en llegar, el Nissan Juke.

Ser fiel a uno mismo y a una manera de ser puede llevarte al éxito y eso es justamente lo que le ha pasado al modelo japonés en su segunda generación. Y hablo ya de éxito (se acaba de poner a la venta), porque estoy seguro de que lo va a ser. ¿Razones? Ha mantenido intacta su personalidad, pero ha mejorado en todo lo que podía mejorar. Su motor de tres cilindros y 117 CV resulta suficiente para la mayoría de las situaciones y conductores: ofrece reacciones modestas, pero siempre son suaves y progresivas, y con su abundante equipamiento tecnológico (incluye el sistema de conducción semiautónoma llamado ProPilot) y su sofisticada conectividad (se sincroniza incluso con Google Home) será todo un reclamo entre los más jóvenes, sin duda.

**La de los crossover de Nissan es una historia de éxito. ¡Que se lo pregunten al Qashqai, líder absoluto!**

Con un buen sabor de boca, salto al Qashqai para encontrarme con una posición de conducción más alta y unas suspensiones un poco más

**Los precios del Nissan Juke arrancan en los 19.900 euros. Hay cuatro acabados para elegir: Visia, Acenta, N-Conecta y N-Design**

El Juke focalizó toda la atención, ya que en su segunda generación ofrece muchas novedades a nivel tecnológico y de conectividad: muy acorde a los tiempos actuales

# CA EL CAMINO?

El salto en calidad y tecnología es evidente en el nuevo Juke. Sólo se ofrece con un único motor, que se puede asociar a un cambio manual o automático

cómodas. Es *más coche* en todos los sentidos: amplio, de calidad correcta, bien equipado, con un buen maletero. Por todas estas razones es el todocamino más vendido en nuestro país desde hace años. Su conducción es fácil y siempre te resulta previsible en sus reacciones.

Me queda un último tramo con el X-Trail como compañero. Su última actualización fue en 2017 y se notan los años... Pero sigue ofreciendo mucho espacio y una versatilidad a la que no llegan ni el Juke ni el Qashqai: ofrece siete plazas y hasta 565 litros de maletero. Su motor diésel de 150 CV sigue estando en forma.

La jornada, como la gama crossover de Nissan, todo un éxito.

## PRIMERA IMPRESIÓN

### Lo mejor

La gama crossover de Nissan destaca por su gran polivalencia. Lo mejor: sus precios.

### Lo peor

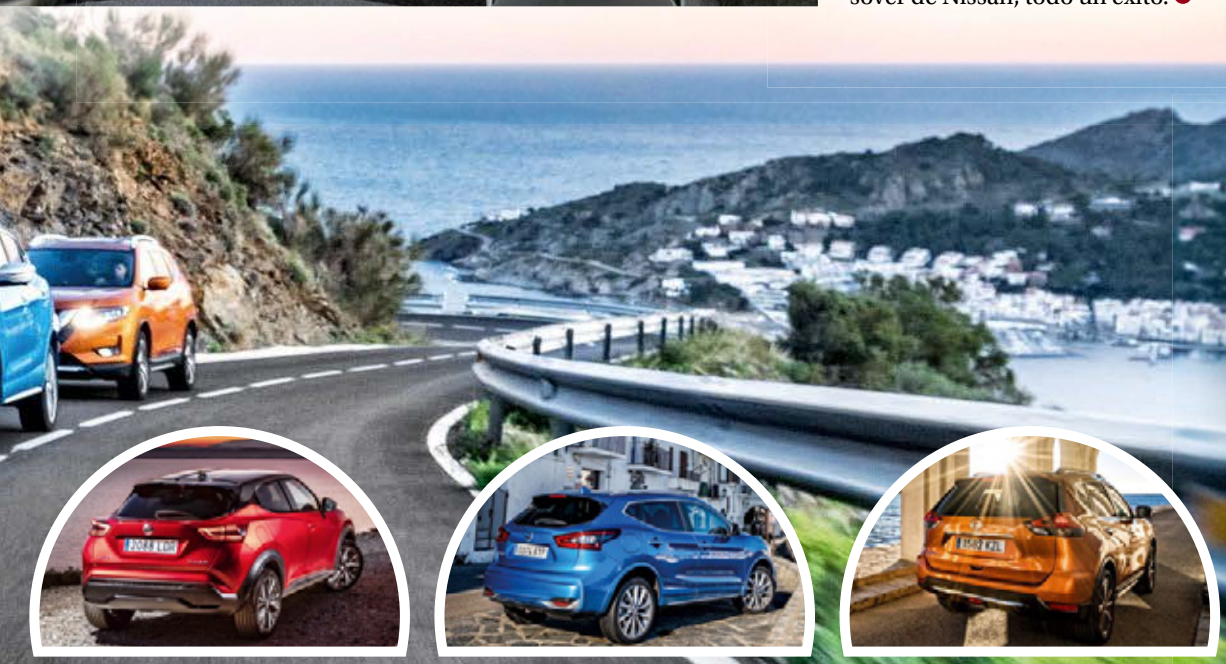
Pese a su imagen aventurera, el asfalto es su escenario ideal. El campo, sólo si es fácil.

FOTOS: FABRICANTE

## MI OPINIÓN

KIKE RUIZ
@KikeRuiz77

Nissan tiene eléctricos y deportivos en su gama. Pero que apueste por los SUV es todo un acierto. Tiene un modelo para cada necesidad, desde el urbano Juke hasta el familiar X-Trail, con sus 7 plazas.



A la izquierda, el último en llegar: el Juke, que marcará la pauta a seguir en cuanto a diseño y tecnología de sus otros dos hermanos de gama cuando les llegue la renovación, el Qashqai, en el centro, y el X-Trail, a la derecha. Entre los tres se han vendido ya más de 400.000 unidades

## VALORACIÓN

★★★★☆

★★★★★ = excelente, ★★★★ = muy bien, ★★★ = bien, ★★ = suficiente, ★ = insuficiente

# Primera vuelta en un 'smartphone'

¿Sigue siendo un coche? ¿O sólo una creación futursta e irreal? En esta primera toma de contacto al volante del **Byton M-Byte** me ha quedado claro lo que hay que hacer: intentar no distraerse...

***DE ENTRADA, TIENE VOLANTE Y ES INCLUSO REDONDO.*** Como hace más de cien años. Sin embargo, sobre el mismo, justo enfrente de mi nariz, hay un panel táctil de siete pulgadas, botones, mandos, palancas e interruptores. Y eso es sólo el comienzo...

Estoy al volante del futurista Byton M-Byte, que se lanzará en China este año y llegará a Europa en 2021. Byton significa *Bytes on wheels* (bits sobre ruedas). Y este es la segunda unidad que sale de la línea de ensamblaje en China. Un modelo de preserie, muy cercano a lo que serán las versiones finales. Es un SUV 100% eléctrico, es el primer *smartphone* con ruedas que cualquier persona que tenga al menos 45.000 dólares se podrá comprar. Se dice que hay alrededor de 60.000 pedidos anticipados. Aunque con Byton la reserva no cuesta nada, así que tengo curiosidad por ver cuántos clientes realmente se hacen con uno cuando les toque formalizar el pedido.

El M-Byte es, por decirlo de alguna forma, el primer automóvil de los nuevos años 20. Y hoy puedo conducirlo, o más bien dar algunas vueltas en un enorme aparcamiento en Las Vegas. En concreto, esta segunda uni-

FOTOS: FABRICANTE

➤ **Es nuevo, pero su estética exterior resulta familiar: se nota que el Byton fue concebido por el diseñador del BMW i3**

# sobre ruedas

¿Bueno o excesivo? La pantalla de ¡1,20 metros de ancho y 15 centímetros de alto! muestra todo lo que es posible y más, incluso el ritmo cardíaco del conductor

Este panel táctil de 8,0 pulgadas situado entre los asientos está destinado principalmente al copiloto, pero distrae

dad tiene tracción trasera (también habrá tracción total disponible) y la potencia del motor (200 kW) se ha reducido a 150 kW.

Cuando entro, me queda claro que el potencial de distracción es enorme. Esto se debe principalmente a la gigantesca pantalla de alta resolución de ¡¡1,20 metros de largo y 15 centímetros de alto!! que ocupa casi todo el ancho del interior y en la que todo se puede representar: desde un sistema de navegación gigantesco, hasta mi frecuencia cardíaca, pasando por la autonomía restante y mi emisora de radio preferida, claro. Y sin tener que decírsela al vehículo, porque reconoce mi cara y, por lo tanto, mis dimensiones, y mis hábitos. Un coche que se convierte, de repente, en tu mejor amigo.

Pero arranquemos de una vez. Presiono el botón 'D' en el teclado de selección de marchas y cuidadosamente piso el pedal del acelerador. Los 150 kW tienen que emplearse a fondo para mover este SUV de 2,3 toneladas, que se desplaza como un enorme barco, especialmente en las curvas. Dado que la dirección aún no tiene la puesta a punto definitiva, esta prueba se convierte en una sesión improvisada de gimnasio. "El M-Byte, por supuesto, se volverá aún más manejable y más rápido cuando comencemos la producción en serie. Pero, en general, lo que realmente valoramos obtener es una experiencia de conducción bastante tranquila", me explica el director de Tecnología de Byton, David Twohig.

Para alcanzar los 100 km/h, la versión de tracción total sólo debería tardar 5,5 segundos. La recuperación de energía de frenado dosificable funcionará en el modelo de serie, pero yo, de momento, tengo que pisar el freno a la manera tradicional. Y, sobre todo, siempre tengo que recordarme a mí mismo que debo mantener los ojos en el asfalto y no mirar el panel táctil de siete pulgadas, la pantalla de 48" o -¡vaya, una cosa más!- el *display* de 8,0" de la consola central, que en realidad está destinado al acompañante.

Los especialistas de Byton, dirigidos por el alemán André Nitze-Nelson han hecho todo lo posible para que la distracción debida al exceso de pantallas y paneles táctiles sea lo más baja posible. Pero, seamos serios, en realidad la conducción en coches como el M-Byte y otros venideros será una cosa pretendidamente secundaria. Será así en un futuro lejano. Aunque en cuanto salgo del Byton, sólo puedo pensar una cosa: el futuro está mucho más cerca de lo que pensamos.

### BYTON M-BYTE

**Motor** eléctrico trasero + eléct. delantero en el 4x4
**Potencia** 200 kW (272 CV) / 350 kW (476 CV) el 4x4
**Par** 400 / 710 Nm el 4x4
**Batería** 71 / 95 kWh
**Autonomía** 400 / 520 km **Tracción** Trasera / Integral
**Largo/Ancho/Alto** 4.850/1.940/1.650 mm
**Peso** N.D.
**0–100 km/h** 5,5 s
**Precio** desde 45.000 dólares (40.500 euros)

**MI OPINIÓN**
HAUKE SCHRIEBER
@AutobildSpain

Byton está en los últimos metros pero aún no ha llegado a la meta. Me ha gustado más lo que ofrece su sistema de multimedia que su conducción. Pero tal vez de eso se tratarán los coches pronto...

FOTOS: FABRICANTE

Está disponible en dos tallas -M y XL- ambas disponibles con opción de cinco y siete asientos

**BERLINGO 'M' 130 EAT8**

**Motor** 3 cil., del., trans.
**Cilindrada** 1.199 cc
**Potencia** 129 CV a 5.500 rpm
**Par máximo** 230 Nm a 1.750 rpm
**Transmisión** Auto, 8 velocidades
**Tracción** Delantera
**Largo/Ancho/Alto** 4.403/2.107/1.837 mm
**Peso** 1.631-1.646 kg
**Velocidad máx.** 200 km/h **0-100 km/h** 10,7 s **Consumo - Emisiones $CO_2$** 7,0 l/100 km - 149/176 g/km
**Precio** 31.320 euros

**PRIMERA IMPRESIÓN**

**Lo mejor**

Diseño actualizado, versatilidad a bordo y suavidad de conducción.

**Lo peor**

Su estabilidad se pone en compromiso con viento fuerte y te obliga a conducir con cuidado.

Con este cambio está disponible el sistema antideslizamiento inteligente Grip Control y el Hill Descent

La posición de conducción se ve favorecida por los asientos con tecnología Advanced Comfort

# La 'faena y paseillo'

## El nuevo **Citroën Berlingo** estrena cambio automático de ocho velocidades. ¿Interesa?

***EL MOTOR PURETECH 130 S&S DEL CITROËN BERLINGO,*** un gasolina de 1.2 litros turboalimentado con 130 CV y 230 Nm de par, está disponible ahora con un cambio automático de ocho velocidades, que he podido poner a prueba en una ruta de Madrid a Ávila por vías rápidas.

Se trata de un convertidor de par hidráulico, también manejable en modo manual y haciendo uso de las levas en el volante, con una respuesta suave y directa. Esto se debe principalmente a dos motivos: primero, porque las primeras marchas son cortas, lo cual garantiza un empuje más brioso desde abajo; y en segundo lugar, porque a velocidades de crucero la octava se estira para favorecer la agilidad (aunque todavía sigue siendo algo ruidoso en aceleraciones) y eficiencia.

Según el WLTP el consumo medio se queda en 7,0 litros/100 km, pero en esta prueba -que fue por autovía y en subida la mayor parte del tiempo- estuvo más cerca de los 8,0 litros.

Junto con la respuesta de las suspensiones, que filtran a la perfección cualquier irregularidad del asfalto -no podemos olvidar que Citroën juega aquí en su campo- y un chasis muy equilibrado, la experiencia de conducción resulta interesante... sobre todo si tenemos en cuenta que estamos al volante de un vehículo comercial.

Pero nunca el Berlingo ha sido convencional en este aspecto; menos ahora, que monta la plataforma modular EMP2, la misma del Peugeot 3008, algo que le da aspiraciones de turismo, al igual que su aspecto desenfadado y su conectividad. ⛔

**MI OPINIÓN**
REBECA ÁLVAREZ
@Rebeca_alvz

En 2019, uno de cada cinco vehículos Citroën vendidos fue un Berlingo. Ahora monta el cambio EAT8 y, por su suavidad y su impacto positivo en el consumo, puede ser un gran aliado para mantener esas excelentes cifras de ventas.

**VALORACIÓN**
★★★☆☆

★★★★★ = excelente, ★★★★ = muy bien, ★★★ = bien, ★★ = suficiente, ★ = insuficiente

# La revista de coches que mola

**Top Gear España** es una revista de coches que mola.
Porque está llena de **buenas historias y espectaculares fotografías**.
Todo con el **estilo Top Gear**. ¿Aún no la tienes?
Búscala en tu quiosco más cercano.

Y todos los días en la web **Topgear.es**

# Cuando la razón manda

Entre todas las tecnologías sostenibles existentes en el mercado, la de este **Kia Niro híbrido enchufable** parece una de las más razonables para un uso diario y poder viajar sin tener que recurrir a un segundo vehículo

***UNO DE LOS PRINCIPALES HÁNDICAPS*** de la *moda eléctrica* que nos invade es que para viajar necesitas un segundo coche, debido a la todavía algo escasa autonomía de este tipo de vehículos.

Con nuestro protagonista este dilema queda resuelto y puedes lucir una etiqueta '0' en el parabrisas sin morir de un infarto buscando constantemente estaciones de carga. Y es que el Kia Niro PHEV, es decir, híbrido enchufable, cuenta con una de las tecnologías más interesantes de este panorama tan ecológico.

El Niro, aunque esto es subjetivo, tiene un diseño soso y sin carácter. Pero, por otro lado, es un SUV con una habitabilidad muy digna, que resulta muy práctico para el uso en el día a día. Su maletero es algo escaso, y tiene una capacidad de 327 litros (pierde 86 litros respecto a la versión *no enchufable*), que llegan a los 1.322 si pliegas los asientos traseros. Y echo de menos es un hueco específico para la bolsa que contiene el cable de carga. Sí, esta tiene unos velcros para que no vaya bailando, pero es una solución demasiado de *andar por casa*. Por lo menos, sus plazas posteriores son aptas para todas las edades y tamaños, y en esta versión Emotion, la más alta de la gama, también son calefactables.

Otra muestra la de la practicidad del Niro es su puesto de conducción. Sentado algo más alto que en un turismo, los elementos de control son sencillos de manejar y hay huecos por todos lados para dejar el móvil, las llaves de casa y la botella de agua. Aunque es un coche coreano, cuando me pongo al volante y veo cómo está distribuido el salpicadero, tengo la sensación de ir en un modelo alemán. Seguro que tiene algo que ver que bastantes ingenieros germanos trabajen en Kia.

**Kia Niro 1.6 GDi PHEV**
141 CV
0–100 km/h
10,8 s
1,4 l/100 km
35.800 euros

FOTOS: ALEX AGUILAR

**Ofrece tres niveles de acabados. Esta unidad Emotion viene muy equipada de serie y deja en opción muy pocas cosas**

Lo único que me chirría un poco son esas salidas de aireación centrales, ubicadas bajo su bien integrada y gigante pantalla táctil, por las que, como compruebo en esta prueba, no sale suficiente caudal de aire hacia el habitáculo.

Esta unidad también cuenta de serie con un espectacular pantalla tras el volante de siete pulgadas totalmente digital, en la que puedes configurar la información principal que exhibe, ya sea el flujo de energía, ya sea el cuentarrevoluciones en el modo Sport.

Respecto a la mecánica híbrida del Niro, se compone de un motor de gasolina 1.6 atmosférico de 105 CV, que se combina con otro eléctrico de 60,5 CV. Además de este último motor más potente que en el híbrido normal (17 CV más), gracias a una batería de 8,9 kWh, su autonomía eléctrica en ciclo WLTP es de 49 km, lo que le hace merecedor de esa etiqueta '0' en el parabrisas, con todo lo que ello implica. >>

Motor 1.6 atmosférico de gasolina, que responde mejor 'arriba' y ofrece 105 CV de potencia. El motor eléctrico rinde 60,5 CV y juntos, 141 CV

En un enchufe normal monofásico, de 10A, tarda algo más de cuatro horas en cargarse al 100%, un tiempo más que razonable

Estéticamente no es que sea un prodigio de diseño, pero sus formas, al igual que su motor, persiguen la funcionalidad para el día a día

>> Aprieto su botón de arranque y el motor de gasolina cobra vida de forma suave y relativamente silenciosa. Un refinamiento que desaparece cuando demandes una rápida aceleración, situación en la que aparece una sonoridad bastante elevada. Aprieto el botón EV (no existe en el híbrido normal), que fuerza a ir en eléctrico y su motor de gasolina no se apaga ¿qué estoy haciendo mal? Ah, sí, el aire acondicionado está encendido... lo apago y ahora sí, el silencio y la suavidad absoluta envuelve el Niro y, según su pantalla, con la carga al 95% tengo una autonomía de 52 km que, una vez en marcha por la ciudad y a un ritmo tranquilo, se queda en unos 35-40 km.

Si le pisas de verdad, se nota el empuje de su motor eléctrico, que no tendrás cuando se agote la batería. Además, las levas sirven para aumentar o disminuir su retención en tres niveles. La izquierda lo aumenta y la derecha lo disminuye. Y al nivel máximo no tendrás problemas en bajar un puerto de montaña, por ejemplo, sin prácticamente tocar el pedal del freno, con lo que puedes recuperar energía rápidamente.

En ese momento, muevo la palanca de cambios a la izquierda para pasar al modo Sport y noto, al instante, más reactividad en el pedal derecho. Y, además, la función de las levas cambia y se convierten en unas verdaderas levas... que suben o bajan las relaciones del rápido cambio de doble embrague y seis velocidades.

Con una suspensión confortable para todo el pasaje y prácticamente

Interior de buena calidad. La pantalla central está bien integrada en el salpicadero. La palanca es muy grande

➤ En el 'cockpit' configurable puedes ver el flujo de energía, las revoluciones del motor, el selector del cambio en el modo Sport, etc

➤ La gran pantalla central de 26 cm (10,25 pulgadas) es multiconfigurable y tiene unos gráficos muy claros y legibles

## KIA NIRO PHEV

Calidad y acabados casi a nivel alemán. Muy bien resuelto el salpicadero, con la gran pantalla muy bien integrada, pero que deja unas salidas de aireación centrales muy pequeñas.

## Datos técnicos

| | 1.6 GDI PHEV |
|---|---|
| Motor de combustión | 4 cil. en lín, del. trans. |
| Cilindrada | 1.580 cc |
| Potencia máxima (CV/rpm) | 105/5.700 |
| Par máximo (Nm/rpm) | 147/4.000 |
| Motor eléctrico | 61 CV |
| Par máximo motor eléctrico | 170 Nm |
| Potencia conjunta | 141 CV |
| Velocidad máxima | 172 km/h |
| Transmisión | Automática 6 vel. |
| Tracción | Delantera |
| Frenos delantero/trasero | Discos vent./Discos |
| Neumáticos en el test | 205/60 R16 |
| Modelo neumáticos | Michelin Energy |
| Llantas | 16" |
| Consumo combinado WLTP | 1,4 l/100 km |
| Emisiones $CO_2$ WLTP | 31 g/km |
| Depósito | 43 litros |
| Tipo combustible | Gasolina |
| Peso remolcable con/sin freno | N.D. |
| Maletero | 324/1.322 litros |
| Longitud/anchura/altura | 4.355/1.805/1.535 mm |
| Vías del./tras. | 1.565/1.579 mm |
| Distancia entre ejes | 2.700 mm |

N.D.: No disponible

## Costes/Garantías

| | |
|---|---|
| Seguro a todo riesgo | 850 euros |
| Seguro a todo riesgo con franquicia | 375 euros |
| Seguro a terceros | 185 euros |
| Intervalos taller | 15.000 km/1 año |
| Costes mantenimiento | 200-300 euros |
| Garantía | 7 años |
| Garantía anticorrosión | 12 años |
| Garantía de componentes híbridos | 7 años |

## Mediciones

| | | |
|---|---|---|
| Aceleración | 0960 km/h | 4,5 s |
| | 09100 km/h | 10,2 s |
| | 0-400 m | 17,3 s |
| Recuperación | 609100 km/h | 5,7 s (en D) |
| | 809120 km/h | 7,7 s (en D) |
| Peso en orden de marcha | | 1.594 kg |
| Capacidad de carga | | N.D. |
| Distribución del peso | | N.D. |
| Diámetro de giro | | 10,6 m |
| Frenado | desde 100 km/h frío | 37,8 m |
| | desde 100 km/h caliente | 38,1 m |
| Sonoridad interior | a 50 km/h | 50 dB |
| | a 100 km/h | 60 dB |
| | a 120 km/h | 64 dB |
| Consumo gasolina-$CO_2$ | | 6,4-124 g/km |
| Autonomía | | 670 km (+45 eléctr.) |

| | |
|---|---|
| Consumo deportivo | 7,8 l/100 km |
| Test de consumo (Dato oficial: incremento) | 5,4 l/100 km (1,4 l/100 km: +285%) |
| Test ahorrador | 3,4 l/100 km |

54 km en autopista, incluye 20 a pleno gas; Recorrido de 155 km, consumo medio de la prueba AUTO BILD; 101 km de conducción muy suave por ciudad y carretera

## Precios/Equipamiento

| | |
|---|---|
| Modelo | Kia Niro 1.6 GDi PHEV |
| Precio base | 35.800 euros (Concept) |
| Climatizador bizona | S |
| Llantas de 16 pulgadas | S |
| Cámara de aparcamiento trasera | S |
| Asientos calefactables/refrigerables | 2.300* |
| Cargador Inalámbrico | S |
| Head-Up Display | N.D. |
| Acceso/arranque sin llave | S |
| Volante calefactable | 2.300* |
| Sonido Premium JBL | 2.300* |
| Tapicería mixta tela+piel sintét./cuero | S/N.D. |
| Faros Led | S |
| Pintura metalizada Horizon Blue | 500 euros |
| Precio unidad probada (con extras) | 42.100 euros (Emotion+opc.) |

S= de serie N.D.=no disponible *opción que forma parte de un pack

## VALORACIÓN

Kia Niro 1.6 GDI PHEV

### Carrocería
Habitáculo amplio en ambas filas, aprovechable maletero, pero con un diseño que deja bastante indiferente. Aunque ya sabes, para gustos...

★★★★☆

### Motor
El gasolina atmosférico se muestra refinado si circulas suave y ruidoso cuando le demandas potencia. El motor eléctrico le ayuda mucho.

★★★☆☆

### Comportamiento
No es el coche ideal para ir rápido, pero la amortiguación trata bien al pasaje. A la dirección le falta precisión.

★★★☆☆

### Connected Car
Cargador inalámbrico, compatividad Apple y Android, navegador en pantalla gigante... no falta de nada en el acabado Emotion.

★★★★☆

### Medio ambiente
Gasta 5,4 litros en condiciones reales de circulación, lo que corresponde con unas emisiones de $CO_2$ de unos 100 g/km. Valores correctos.

★★★★☆

### Confort
El confort a bordo es alto, si no fuera por la sonoridad del motor al acelerar. La suspensión filtra bien las pequeñas irregularidades.

★★★☆☆

### Costes
¡36.000 euros! Parece mucho, pero suele tener un descuento de unos 6.400 euros y su equipamiento es impresionante.

★★★★☆

★★★★★ = excelente, ★★★★ = muy bien, ★★★ = bien, ★★ = suficiente, ★ = insuficiente

En los asientos traseros hay muy buen espacio para las piernas de los pasajeros

Maletero con suelo plano al abatir los asientos, pero debería tener un habitáculo específico para el cable de carga

**MI OPINIÓN**
**ALFREDO RUEDA**
@AlfredoAutoBild

Es, bajo mi punto de vista, la tecnología 'limpia' más versátil y funcional hoy en día. Y el Kia Niro añade un plus de calidad que hace este modelo más que interesante para tenerlo como primer coche familiar, sin complejos respecto a los eléctricos puros o los híbridos.

**NOTA: 8,5**

en cualquier circunstancia, es la dirección la que desentona (no en exceso, todo hay que decirlo) con el conjunto. Y es que se muestra algo imprecisa y cuesta trazar una curva sin tener que hacer correcciones.

El consumo de este tipo de vehículos es uno de los grandes enigmas de la humanidad. Así que te cuento mi experiencia: en entorno urbano, mientras tengas autonomía, es donde mejor se va a comportar, con un consumo que rondará los 2-3 litros cada 100 km. Lo bueno es que si emprendes un largo viaje, no te tienes que preocupar del cargador como en un eléctrico puro y, como antes te decía, el consumo será un poquito más elevado que el de un gasolina puro; hablo de unos 7 litros cada 100 km. Nada descabellado si piensas en eso, que te ahorras comprar un segundo coche para los viajes.

Además, el tiempo de carga de su pequeña batería no te llevará más de la noche en la que tú también estarás descansando. Y al día siguiente podrás ir y volver al trabajo, si el recorrido no es muy largo, sin necesidad de gastar combustible.

A priori, su precio es alto. Pero no te preocupes, porque tendrás buenos descuentos y, además, su equipamiento es de muy alto nivel.

Pintura azul 'Celadon': 600 euros. Hay otro azul más intenso, denominado 'Eléctrico', por 500 euros

# PARA LA QUE SE AVECINA

La electrificación de los vehículos, sobre todo urbanos, avanza a pasos agigantados. Y con este horizonte, el **Renault Zoe** es, seguramente, una de las mejores apuestas que puedes hacer

***YNO, NO HABLO DE LA FAMOSA Y DIVERTIDA*** serie de televisión, sino de *la que se avecina* en el tema de la movilidad sostenible y, sobre todo, no contaminante. Para eso este Renault Zoe entra en la lista de los coches eléctricos más recomendables.

Pero la primera decisión que deberás tomar con el Zoe es si quieres comprar el coche y también su batería o tener esta última en alquiler. En este último supuesto, te ahorrarás unos 7.000 euros en su factura, pero la mensualidad parte desde los 74 euros y te garantiza una capacidad de carga siempre superior al 75% durante los 10 primeros años. El segundo tema que debes valorar es que, si no tienes enchufe en tu casa o garaje, debes poner uno. Dependiendo de tu tipo de vivienda o aparcamiento, con la ayuda de 1.000 euros de Renault para esta instalación al comprar el Zoe, sólo tendrás que poner otro tanto, aproximadamente.

Dicho todo esto y si sigues adelante con tu decisión de compra, esta unidad incorpora una batería de 52 kWh, capaz de ofrecer una autonomía teórica de hasta 395 km, medidos en ciclo WLTP. Junto a esto, han incorporado un motor más potente, de 100 kW equivalentes a 136 CV.

El emplazamiento del enchufe no cambia: tras el logo delantero de Renault

Lo primero que notas en el puesto de conducción es su volante forrado en símil de cuero, que no es una pasada, pero al menos incluye mandos con los que controlar las pocas cosas que se pueden ver en el cuadro de mandos digital. Sus gráficos no ofrecen una enorme variación de vistas y funciones, pero por lo menos tiene un aspecto moderno, buena visibilidad y muestra la

Tremendo el escalón que queda al abatir los asientos traseros. El motor genera una potencia de 100 kW o, lo que es lo mismo: 136 CV

FOTOS: ALEX AGUILAR

guía del navegador en el centro. También indica que la batería está al 99% y que con esto puede hacer 357 km.

## En marcha

Renault ha aumentado el material aislante en el habitáculo y ha mejorado la insonorización a bordo. Pero si te digo la verdad, el anterior también me parecía muy silencioso tanto en ruido de rodadura como aerodinámicamente. Eso sí, exceptuando ese curioso sonido a nave espacial que se activa a bajas velocidades con la intención de avisar a los peatones.

El nuevo motor y sus 136 CV aportan un espectacular reprís al pequeño Zoe, al que difícilmente superan en una salida de semáforo, por ejemplo, ya que la transferencia de esa fuerza al suelo es prácticamente inmediata, gracias a una respuesta instantánea al acelerador. También es una gozada en materia de recuperación en velocidades medias.

Lo que no es tan gozoso es la dirección, que continúa siendo demasiado artificial y poco comunicativa. Esto, unido a una excesiva asistencia, resulta positivo en ciudad, pero no tanto en carretera. Es cierto que a los pocos kilómetros ya estás acostumbrado a este tacto a mando de *consola de videojuegos*, pero ya que esta versión tiene más potencia y autonomía, no hubiera estado de más haber aumentado también la dureza de la dirección.

Sí resulta más funcional la palanca de cambios, que ofrece una posición B, moviéndola suavemente hacia atrás, con la que el Zoe aumenta notablemente su retención al levantar el pie del acelerador y, por ende, recarga más la batería y mejora la autonomía. Esta posición te servirá para circular en ciudad prácticamente sin frenar en cuanto te acostumbres al tipo de retención que aporta, pero en carretera es más aconsejable activarlo sólo si ves una gran ba- >>

**Renault Zoe**
136 CV
0–100 km/h
9,5 s
17,7 kWh/100 km
32.915 euros

Terminaciones con más plásticos blandos y de calidad, pero la gigantesca 'tablet' central no está bien integrada en el salpicadero

Aquí puedes ver los puntos de recarga más cercanos a tu posición, pero cuidado, no todos son públicos ni operativos...

>> jada, ya que parece que el coche se vaya frenando en exceso y en situaciones en las que dejarías avanzar por inercia a un coche normal, aquí te encuentras con una intensa frenada regenerativa.

Respecto a su chasis, tiene la pisada de un urbanita pequeño, es decir, las carreteras llenas de curvas no son su hábitat más deseado. Porque, principalmente, esa dirección tan *virtual* no ayuda mucho a confiar en su pisada. Aunque, por otro lado, su durita amortiguación contenga muy bien los balanceos. Pero resulta, por todo lo comentado, mucho más agradable de conducir en ciudad.

Además, también ofrece un modo ECO, con el que el coche sólo acelera hasta los 100 km/h a menos que se pise el pedal derecho hasta el fondo para usar el *kick-down*, en cuyo caso saldrá bastante rápido hasta alcanzar los 140 km/h que tiene de velocidad máxima.

## RENAULT ZOE

Más material aislante del ruido del motor y exterior, junto a nuevos materiales en el salpicadero como la tela o plásticos blandos, han mejorado mucho la calidad percibida al volante. Lástima de esa tablet central tan 'mazacote' y mal integrada.

Y llegamos al siempre delicado tema, en estos coches, del consumo y la autonomía. Cuando termino este test, he recorrido unos 200 km y al coche todavía le queda un 31% de su capacidad de batería intacta, lo suficiente según el cuadro de mandos para hacer 110 km más. Esto arroja un consumo medio de alrededor de 15,5 kWh/100 km. Por supuesto y como puedes imaginar, este consumo puede variar mucho, dependiendo del recorrido que hagas, si este tiene pendientes (positivas o negativas), si vas más rápido o más tranquilo... o si llevas el aire acondicionado puesto o las llantas de 17 pulgadas, que lo aumentan ligeramente. Pero vamos, para que te hagas una idea, el consumo puede oscilar entre los 12 kWh/100 km y los 19-20, con lo que la autonomía real irá desde más de 400 km (difícil de alcanzar) o los más habituales 250-260 km.

Una recarga rápida de 30 minutos en un conector de corriente continua, que resiste hasta 50 kW -más no puede, porque las baterías no están refrigeradas por agua- puede permitirte recorrer 150 km.

De la ayuda al aparcamiento delantero y trasero se encarga el 'Easy Park Assist' y se paga como una opción: 250 euros

Luces de tipo LED en un frontal evolucionado, pero todavía muy reconocible

El aumento de autonomía conlleva trayectos más largos y, por lo tanto, mayor incomodidad detrás por la evidente falta de espacio para los pasajeros

Si lo cargas en casa, con un *wallbox* a 7,4 kW, la batería se llena en unas nueve horas y media; 32 horas si es en un enchufe normal. Si lo haces a 11 kW en un poste público, podrás recorrer unos 120 km tras dos horas enchufado; mientras que en una estación a 22 kW, logrará cargarla a tope en unas tres horas. Parece claro que todavía no te puedes plantear viajes excesivamente largos, pero sí que podrás ir de casa al trabajo de lunes a viernes y aprovechar el fin de semana para cargarlo en un enchufe convencional.

**MI OPINIÓN**
**ALFREDO RUEDA**
@AlfredoAutoBild

Con las mejoras que acoge en su interior y con una batería de más potencia, el Renault Zoe parece ya muy cercano a cumplir esa quimera de completar un viaje relativamente largo con un eléctrico urbano. Por lo menos, agilidad no le falta; y versatilidad diaria parece que tampoco.

**NOTA: 7,5**

## Datos técnicos

| | 100 KW R135 |
|---|---|
| Motor | Eléctrico síncrono |
| Posición de montaje | Delantero transversal |
| Capacidad de la batería | 52 kWh |
| Tiempo de recarga | 1 h 10 m/32 h |
| Batería | Acumulador iones litio |
| Potencia máxima | 136 CV |
| Par máximo | 245 Nm |
| Velocidad máxima | 140 km/h |
| Transmisión | Automática |
| Tracción | Delantera |
| Frenos delantero/trasero | Discos vent./discos |
| Neumáticos en el test (del.-detrás) | 215/45 17 - 205/45 17 |
| Modelo neumáticos | Michelin Primacy HP |
| Llantas | 7 x 17 |
| Consumo en kWh/100 km (WLTP) | 17,7 kWh (con llanta 16") |
| Emisiones $CO_2$ | 0 g/km |
| Autonomía eléctrica (WLTP) | 395 km |
| Maletero | 338-1.225 l |
| Peso remolcable con/sin freno | No autorizado |
| Longitud/anchura/altura | 4.084/1.730/1.562 mm |
| Vías del./tras. | 1.506/1.489 mm |
| Distancia entre ejes | 2.588 |
| Diámetro de giro | 10,5 m |

N.D.: No disponible

## Costes/Garantías

| | |
|---|---|
| Seguro a todo riesgo | 755 euros |
| Seguro a todo riesgo con franquicia | 595 euros |
| Seguro a terceros | 240 euros |
| Intervalos taller | 20.000 km/1 año |
| Costes mantenimiento | 100-150 euros |
| Garantía | 2 años |
| Garantía anticorrosión | 12 años |
| Garantía de asistencia | 2 años |

## Mediciones

| | | |
|---|---|---|
| Aceleración | 0-50 km/h | 3,7 s |
| | 0-100 km/h | 9,7 s |
| | 0-400 m | 14,5 s |
| Recuperación | 60-100 km/h | 5,9 s (en D) |
| | 80-120 km/h | 6,9 s (en D) |
| Peso en orden de marcha | | 1.502 kg |
| Capacidad de carga | | 486 kg |
| Distribución del peso | | N.D. |
| Diámetro de giro | | 10,5 m |
| Frenado | desde 100 km/h frío | 38,8 m |
| | desde 100 km/h caliente | 39,2 m |
| Sonoridad interior | a 50 km/h | 53 dB |
| | a 100 km/h | 55 dB |
| | a 120 km/h | 61 dB |
| Consumo kWh/100 km | | 15,7 |
| Autonomía | | 318 km |

| | |
|---|---|
| Consumo deportivo | 19,7 kWh/100 km |
| Test de consumo (Dato oficial: incremento) | 15,5 kWh/100 km 17,7/100 km (-12%) |
| Test ahorrador | 12,2 kWh/100 km |

54 km en autopista, incluye 20 a pleno gas; Recorrido de 155 km, consumo medio de la prueba AUTO BILD; 101 km de conducción muy suave por ciudad y carretera

## Precios/Equipamiento

| | |
|---|---|
| Modelo | Zoe 100 kW R135 Zen |
| Precio base | 32.915 euros |
| Llantas 17 pulgadas Elington | 300 euros |
| Easy Link con navegación | S |
| Ayuda al aparcamiento del. y tras. | 250 euros |
| Asientos delanteros calefactables | 300 euros* |
| Acceso y arranque manos libres | S |
| Techo solar panorámico | N.D. |
| Climatizador | S |
| Faros antiniebla | S |
| Recarga inalámbrica teléfono móvil | S |
| Carga rápida | 1.000 euros |
| Tapicería de cuero | 1.200 euros |
| Pintura Azul Celadon | 600 euros |
| Precio unidad probada | 35.365 euros |

S= de serie N.D.=no disponible *opción que forma parte de un pack

## VALORACIÓN

Renault Zoe R135

### Carrocería
Ya lleva muchos años en el mercado y le va haciendo falta una modernización de forma urgente. Detrás no hay mucho espacio para el pasaje.

★★★☆☆

### Motor
Con 136 CV serás el primero en salir de los semáforos en tu ciudad. Acelera y recupera con mucha agilidad. Más de lo que cabría esperar.

★★★★☆

### Comportamiento
Orientado a la ciudad, callejea de maravilla, pero la dirección es muy artificial, sobre todo, en carretera.

★★★☆☆

### Connected Car
Su Easy Link conectado, con pantalla táctil de 9,3" (23,6 cm) y navegación, es de serie. Como el cargador de inducción para 'smartphone'.

★★★★☆

### Medio ambiente
Eléctrico, etiqueta 0, cero emisiones... evidentemente, este es su apartado y en esto no hay quien gane a un eléctrico...

★★★★★

### Confort
Por un lado, se ha aumentado el material aislante sonoro, pero por otro, la suspensión sigue siendo bastante dura...

★★★☆☆

### Costes
No te fíes de sus casi 33.000 euros de adquisición. Siempre contarás con ofertas y, si alquilas la batería, te saldrá por 7.560 euros menos...

★★★½☆

★★★★★ = excelente, ★★★★☆ = muy bien, ★★★☆☆ = bien, ★★☆☆☆ = suficiente, ★☆☆☆☆ = insuficiente

¿Quién dijo que los familiares eran sosos? El CLA Shooting Brake demuestra que el diseño y la diversión también se dan en este formato

FOTOS: ÁLEX AGUILAR

# FAMILIAS CON GANAS DE MARCHA

**Frente a un C Estate, el CLA SB es más barato, aunque también más pequeño**

Una estética poderosa, sin perder nada de practicidad en el día a día. El **CLA Shooting Brake** cumple estos dos requisitos a la perfección. Ahora sólo falta saber si este motor de 163 CV es una buena opción

El motor es un cuatro cilindros de bajo cubicaje: sólo 1.333 cc. Aún así, desarrolla 163 CV y no gasta mucho: he medido 6,5 l/100 km, ligeramente por encima del dato oficial

Un virtuoso del espacio: el maletero ofrece 505 litros (10 más que antes) y sus formas son muy cuadradas y aprovechables. Al abatir los asientos queda un fondo totalmente plano

***SEAMOS SINCEROS: LO PRIMERO EN LO QUE TE FIJAS*** en este CLA Shooting Brake es en su diseño. Entra por los ojos, con sus afiladas líneas, su prominente caída de techo en la parte trasera y esas llantas en negro mate que lo hacen tan deportivo. No me gusta empezar hablando de la estética de un coche (para gustos, colores), pero creo que aquí merecería la pena, ya que es evidente el esfuerzo de la marca de la estrella por crear un modelo así de llamativo.

A esa deportividad que destila desde parado, ayudan detalles como las ventanillas sin marco (algo inusual en el segmento)o la *bigotera* que hay debajo de la parrilla y que se integra perfectamente con las grandes entradas de aire frontales. Los neumáticos pasan muy cerca de los pasos de rueda y eso hace que este familiar parezca *morder* con mucha fuerza el asfalto, algo que luego descubriré.

Lo primero es colarme en el interior para ver qué me encuentro. No hay muchas sorpresas: es exactamente igual que el CLA Coupé, de tal forma que dispongo de un cuadro de instrumentos digital con doble pantalla, el volante deportivo de tres radios con un montón de botones (entre ellos, dos *touchpad* táctiles) y una organización de los elementos muy al estilo Mercedes (por ejemplo, la palanca del cambio automático está a la derecha del volante, lo que posibilita que se despeje muschísimo el túnel de transmisión).

El sistema MBUX viene de serie: si no lo conoces ya, te diré que es una especie de asistente personal con el que puedes interactuar mediante la voz. Queda muy chulo para bromear con tus amigos, ya que hay que reconocer que funciona bastante bien y puedes dialogar con tu CLA con un lenguaje muy natural. Pero sinceramente, mientras pronuncias el ya famoso "Hola Mercedes", te responde, le das la orden, la entiende y la ejecuta, pasa un tiempo en el que ya habría subido manualmente la temperatura del climatizador, el volumen de la radio o elegido mi emisora favorita, y todo al mismo tiempo. Aún así, hay que reconocer que el mundo gira ya entorno a estos asistentes de voz y ahí Mercedes lleva mucho camino recorrido frente a la competencia (aunque, ojo, que el resto ya se está poniendo las pilas).

Siguiendo con el interior, este rezuma diseño (con esos aireadores en forma de turbina), calidad (ofrece una buena selección de materiales y ajustes) y tecnología, con la doble pantalla apaisada y el *touchpad* >>

**Mercedes CLA SB**
163 CV
0–100 km/h
8,4 s
6,1 l/100 km
37.547 euros

>> que hay entre los asientos, cuyo funcionamiento no es del todo preciso. De todas formas, si hablamos del interior en un familiar, hay que pasar a la segunda fila de asientos de forma obligatoria.

Detrás, el espacio es correcto, sin grandes alardes, pero suficiente como para que dos adultos se acomoden en las dos plazas exteriores y encuentren una amplitud correcta para las piernas y la cabeza. La plaza central, eso sí, es harina de otro costal: es más estrecha y baja (yo, que mido 1,85, me doy con la cabeza) y mis pies no encuentran una postura cómoda por culpa del túnel central de transmisión (para las versiones 4Matic). Eso sí, se agradecen las dos salidas de aire específicas y las tomas USB que hay para esta fila.

¿Y el maletero? Aquí no puedo tener queja desde ningún punto de vista: es amplio, sus formas son cuadradas y muy aprovechables (por lo que vas a poder organizar muy bien el equipaje) y el gran portón te va a facilitar la operación a la hora de cargar objetos grandes. Además, el fondo queda totalmente plano cuando abates los asientos traseros.

Va siendo hora ya de que me ponga en marcha, porque este CLA familiar pide carretera y rutas divertidas. Bajo el capó dispongo de los 163 CV de potencia que desarrolla un pequeño bloque de cuatro cilindros (sólo cubica 1.333 cc) y que va acoplado a una caja de cambios automática de doble embrague con siete relaciones, que funciona bien y de forma bastante suave.

¿La tracción? En esta versión 200 de gasolina no está disponible el sistema 4Matic (sólo se ofrece a partir de la variante 250 de 224 CV en gasolina), así que toda la fuerza del motor va a ir a parar a las ruedas delanteras. Salvo que seas un loco de esquí y los deportes de montaña, la verdad es que esto no será ningún problema y te ayudará a reducir el consumo, que como luego veremos no es excesivamente elevado.

## MERCEDES CLA SB

El interior es igual que el del Coupé: cuadro de instrumentos digital con doble pantalla, salpicadero a doble altura, volante con mandos táctiles... Destaca el sistema MBUX, con el avanzado asistente personal 'Hola Mercedes'.

**El diseño interior es muy llamativo, con las salida de aire tipo turbina, las dos enormes pantallas apaisadas y las costuras en rojo del paquete AMG Line**

**La caída del techo en la parte trasera es tan pronunciada que tendrás que agacharte para entrar. La altura de carga es también algo elevada**

**La pantalla táctil es de serie. Desde ella podrás manipular casi todas las funciones del coche. También desde el volante**

**Entre los asientos no se sitúa la palanca del cambio (está a la derecha del volante). A cambio hay un 'touchpad', a cuyo funcionamiento hay que adaptarse**

## Datos técnicos

| | CLA 200 SB |
|---|---|
| Motor | 4 cil. en línea, Turbo |
| Posición de montaje | Delantero/Transversal |
| Válvulas/árbol de levas | 4 por cilindro/2 |
| Impulsión del árbol de levas | Cadena |
| Cilindrada | 1.333 cc |
| Potencia máxima (CV/rpm) | 163/5.500 |
| Par máximo (Nm/rpm) | 250/1.620 |
| Velocidad máxima | 226 km/h |
| Transmisión | Aut., 7 velocidades |
| Tracción | Delantera |
| Frenos delantero/trasero | Discos vent./discos |
| Neumáticos en el test | 225/45 R18 |
| Modelo de neumáticos | ContiSportContact 5 |
| Consumo en l/100 km (WLTP)* | 6,1 l |
| Emisiones CO2 (WLTP) | 140 g/km |
| Depósito | 43 litros |
| Tipo de combustible | Gasolina |
| Maletero | 505-1.370 l |
| Peso remolcable con/sin freno | 1.600/750 kg |
| Longitud/anchura/altura | 4.688/1.830/1.442 mm |
| Vías del./tras. | 1.601/1.630 mm |
| Distancia entre ejes | 2.729 mm |
| Diámetro de giro | 11,1 m |

*Combinado/Vel. baja/Vel. media/Vel. alta/Vel.muy alta. N.D.: No disponible

## Costes/Garantías

| | |
|---|---|
| Seguro a todo riesgo | 1.114 euros |
| Seguro a todo riesgo con franquicia | 976 euros |
| Seguro a terceros | 324 euros |
| Intervalos taller | Variable |
| Costes mantenimiento | 350-550 euros |
| Garantía | 2 años |
| Garantía anticorrosión | 30 años |
| Garantía de asistencia | 30 años |

## Mediciones

| | | |
|---|---|---|
| Aceleración | 0960 km/h | 4,0 s |
| | 09100 km/h | 8,6 s |
| | 0-400 m | 15,3 s |
| Recuperación | 609100 km/h | 6,8 s (en D) |
| | 809120 km/h | 7,9 s (en D) |
| Peso en orden de marcha | | 1.570 kg |
| Capacidad de carga | | 550 kg |
| Distribución del peso | | N.D. |
| Diámetro de giro | | 11,1 m |
| Frenado | desde 100 km/h frío | 36,2 m |
| | desde 100 km/h caliente | 36,8 m |
| Sonoridad interior | a 50 km/h | 60 dB |
| | a 100 km/h | 67 dB |
| | a 120 km/h | 70 dB |
| Consumo l/100 km-$CO_2$ | | 6,5-140 g/km |
| Autonomía | | 661 km |

| | |
|---|---|
| Consumo deportivo | 13,4 l/100 km |
| Test de consumo (Dato oficial: incremento) | 6,5 l/100 km 6,1 l/100 km (6,5%) |
| Test ahorrador | 6,0 l/100 km |

54 km en autopista, incluye 20 a pleno gas; Recorrido de 155 km, consumo medio de la prueba AUTO BILD; 101 km de conducción muy suave por ciudad y carretera

## Precios/Equipamiento

| | |
|---|---|
| Modelo | CLA 200 SB 7G-DCT |
| Precio base | 37.547 euros |
| Llantas 19 pulgadas | 1.314 euros |
| Cuadro de instrumentos digital | 570 euros |
| Cámara 360º | 566 euros |
| Navegador | 3.251 euros |
| Acceso y arranque manos libres | 497 euros |
| Techo solar panorámico | 1.302 euros |
| Climatizador bizona | S |
| Faros LED | S |
| Recarga inalámbrica teléfono móvil | 277 euros |
| Sonido Surround Burmester | 572 euros |
| Apple Car Play y Android Auto | 377 euros |
| Pintura Metalizada | 1.037 euros |
| Precio unidad probada | 41.342 euros |

S= de serie N.D.=no disponible ★★★★★ = excelente, ★★★★ = muy bien, ★★★ = bien, ★★ = suficiente, ★ = insuficiente

## VALORACIÓN

Mercedes CLA 200 SB

### Carrocería
A pesar de sus dimensiones compactas, el CLA familiar es capaz de ofrecer un espacio más que correcto, con un maletero muy utilizable.

★★★★☆

### Motor
Su respuesta, con 163 CV y turbo, es más que convincente, sobre todo porque en un uso normal, el consumo no es alto.

★★★★☆

### Comportamiento
No es un coche para ir siempre con el pie a fondo, pero su gran chasis te anima a elevar el ritmo a menudo.

★★★★★

### Connected Car
Está a la última en conectividad, aunque hay que pagar por protocolos para Android y Apple. El sistema MBUX es de serie.

★★★★☆

### Medio ambiente
El consumo medio real de 6,5 litros es una cifra más que correcta para un motor de gasolina, con turbo y cambio automático.

★★★☆☆

### Confort
Con el paquete AMG ganas en dinamismo, pero pierdes en comodidad. El sistema Dynamic Select es capaz de ablandar las suspensiones.

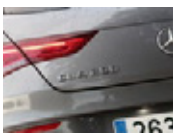
★★★☆☆

### Costes
El precio de tarifa es elevado, pero es lo que tiene elegir un familiar compacto de calidad premium. Las opciones también son caras.

★★★☆☆

**Espacio correcto en la segunda fila, pero la caída del techo reduce la sensación de amplitud**

**Las llantas de serie son de 18 pulgadas. En opción tienes varios diseños en 19**



**La versión 200 supone el segundo escalón en la gama. El 200d de gasóleo ofrece 150 CV**

**¡Lo puedes equipar con muchos asistentes de seguridad, aunque muchos son opcionales**

Primeras conclusiones: se muestra firme de suspensiones. Es lo que tiene contar con el paquete AMG Line, que hace que las sensaciones sean siempre más directas. Este pack cuesta 1.700 euros y además de una buena cantidad de detalles deportivos (asientos, pedales, volante, etc...) incluye, por ejemplo, una dirección más directa (de hecho, requiere de cierta adaptación). La diversión, por tanto, está asegurada con un chasis que ofrece un tacto delicioso en cuanto quieres animarte con el acelerador. En ese caso, mejor que cambies al modo Sport+ y des rienda suelta a tus instintos. Todo empezará a pasar más deprisa y una sonrisa se va a dibujar en tu cara. No les pasará lo mismo a tus acompañantes (lo tengo comprobado), que seguro que estarán deseando que relajes un poco tus ímpetus.

El gasto de este bloque siempre va a ser comedido, sobre los 6,0 litros, y esa es una de las sorpresas más gratas de este CLA y lo que le hace muy recomendable para el día a día.

**MI OPINIÓN**
ENRIQUE RUIZ
@KikeRuiz77

Cuantas más versiones familiares pasan por mis manos, menos entiendo que en nuestro país no tengan apenas acogida: gran maletero, un comportamiento de primera y un consumo ajustado son las señas de identidad de este CLA Shooting Brake que, con sus 163 CV, es un modelo muy equilibrado.

**NOTA: 8,0**

Estos cuatro **SUV híbridos** con tracción integral nos quieren demostrar que también se puede ahorrar sin ser diésel

# ¿Qué aporta un sistema híbrido a

**LEXUS UX 250h 4WD**
Consumo oficial: 5,7 l
Precio: desde 41.000 euros

**HONDA CR-V 2.0 i-MMD AWD**
Consumo oficial: 7,3 l
Precio: desde 44.000 euros

# los SUV?

***ADEMÁS DEL APOYO ELÉCTRICO, ESTOS CUATRO SUV*** también ofrecen tracción total y tienen un precio de partida que ronda los 40.000 euros. Y en todos sucede lo mismo: las cajas de cambio automáticas requieren acostumbrarse a su uso, en lo que a ruido se refiere. El Toyota y el Lexus optan por un variador continuo, el Honda y el Mitsubishi prefieren un sistema por accionamiento directo.

**Diferencias al detalle: el CR-V y el RAV4 son similares en tamaño. El Lexus es un poco más pequeño y el Outlander apuesta por un sistema híbrido enchufable**

En la práctica, los cuatro convencen con sus altos niveles de comodidad y un inicio del movimiento suave y sin tirones: difícilmente podría ser mejor. Lo mismo se aplica a la interacción entre el motor de combustión y los motores eléctricos.

No se puede decir lo mismo en cuanto a los frenos. Aquí te confirmamos que en todos, en términos de capacidad de respuesta y rendimiento, hay margen de mejora. Por otro lado, la eficiencia es convincente: con las prestaciones que ofrecen, un consumo medio real de unos 8,0 l/100 km es algo razonable. Un sistema híbrido en un SUV, por lo tanto, tiene sentido. Ahora sólo te queda saber qué coche es el que más te interesa.

**TOYOTA RAV4 220h AWD**
Consumo oficial: 5,6 l
Precio: desde 39.200 euros

**MITSUBISHI OUTLANDER PHEV AWD**
Consumo oficial: 1,9 l
Precio: desde 46.300 euros

FOTO: S. KRIEGER, S. HABERLAND

4

Nuestra posición

## LEXUS UX 250H

469 puntos

**+** Un tipo diferente: por su tamaño menor, bajo consumo y garantía de cinco años.

**−** Habitáculo poco espacioso, es el más caro en comparación, freno con tacto mejorable.

***UNA APARIENCIA TAN ELEGANTE CONLLEVA SACRIFICIOS,*** y eso se refleja directamente en el apartado de carrocería de este Lexus**.** En esta comparativa es el más pequeño, pero con una longitud de 4,50 metros tampoco es un automóvil compacto. Por dentro sí lo es, y no estamos exagerando. Esto afecta no sólo a un asiento trasero estrecho, sino también al espacio libre al techo de la fila delantera, que es bastante limitado. Al conducir sobre carreteras con baches, los conductores altos pueden lle-

gar a darse con el techo. El UX rueda suavemente sobre asfalto en buen estado. Sin embargo, cuando se vuelve irregular, el corto recorrido de su suspensión se hace evidente. A pesar de todo, nos gusta el estilo diferente de este coche. Pero nos despertaría más simpatía si la respuesta del motor eléctrico fuera más contundente y si pudiéramos encontrar una posición al volante decente para los que medimos más de 1,85 metros.

**Gracias a su diseño, el UX ofrece la imagen más deportiva**

**MANEJO TÁCTIL**

El manejo del panel táctil es complicado y su cursor errático distrae mucho mientras se conduce.

## MITSUBISHI OUTLANDER

470 puntos

**+** Mecánica bastante agradable, autonomía eléctrica decente, buena garantía.

**−** Depósito pequeño (43 litros), debilidades de acabados, frenos flojos, elevado consumo medio.

***ACLAREMOS BREVEMENTE*** el tema de su consumo en este test (8,9 l/100 km): la prueba se llevó a cabo con las baterías vacías. Si el Outlander comienza con la batería de iones de litio al 100%, viajará unos 45 kilómetros en modo eléctrico antes de que su motor de combustión tenga que intervenir. Funciona bastante bien y, en ese caso, reduce el consumo a 6,2 litros. Como regla general, los dos motores eléctricos impulsan los ejes delantero y trasero y el motor de combustión también puede actuar directamente en el eje delantero. Lo bueno es que el conductor no nota la intervención de esta unidad propulsora, que resulta agradablemente discreta. Además, la caja de cambios automática es excelente. Sin embargo, algunos aspectos de calidad son mejorables, como que se hundan los paneles de las puertas cuando se aprieta el botón de las ventanillas eléctricas o que tenga un portón trasero eléctrico sin función de parada.

**El Outlander no tiene filtro de partículas**

3

Nuestra posición

**ELECTRIFICADO**

Consumo real con la batería llena: 6,2 litros de gasolina y 11 kWh por cada 100 km. No son cifras bajas.

## TOYOTA RAV4

**504** puntos

**+** Mecánica potente, buen espacio, capacidad de remolque alta, consumo razonable.

**−** Mecánica ruidosa, mucho movimiento de la carrocería en carreteras con baches.

***UN TIPO PARA LLEVAR A TODA LA FAMILIA*** con mucho espacio interior, con un maletero grande y una mecánica potente. El consumo se encuentra dentro de límites razonables. El motor de cuatro cilindros suena más de lo deseado cuando pisas el acelerador a fondo, pero no tenemos pegas en cuanto a la excelente coordinación de su sistema de propulsión. No nos ha gustado tanto su comportamiento. En carreteras mojadas, el control de estabilidad entra tarde y no con la suficiente contundencia. Esto requiere un contravolante en algunas situaciones; la electrónica del RAV4 debería mejorar estos detalles. Tampoco estamos entusiasmados con la suspensión que, cuando hay baches, provoca que la carrocería balancee en exceso; el Outlander, la verdad, es que lo hace mejor. Pero la ventaja de su mecánica y la amplitud de su habitáculo resultan suficientes para que se lleve el segundo puesto de esta comparativa.

**Su consumo medio es excelente**

2 Nuestra posición

**NO ES PERFECTO**

Manejo correcto, pero no siempre es intuitivo: botones dispersos, algunos, sin iluminación.

1 Nuestra posición

## HONDA CR-V

**507** puntos

**+** Ajuste muy logrado de la mecánica híbrida, chasis excelente, los mejores frenos.

**−** Baja capacidad de remolque, consumo ligeramente mayor y sólo tres años garantía.

***CONOCEMOS LOS BUENOS SISTEMAS HÍBRIDOS*** que hace Honda desde hace mucho tiempo. Y el CR-V no es una excepción. Aunque el Toyota RAV4 ofrece un consumo medio menor, el CR-V brilla con un mejor dinamismo y mayor confort. Sobre el papel, el motor de 2,0 litros puede parecer que va algo justo, pero en realidad hace su trabajo muy bien. Y, a pesar de tener la potencia total del sistema híbrido más baja (junto con el Lexus), su rendimiento es suficiente. Además, esta unidad de pruebas

mejora la cifra oficial en la aceleración de 0 a 100 km/h en cinco décimas. Por otro lado, el ajuste de su chasis es el más preciso de los cuatro coches analizados. También es muy eficiente y, al igual que con el Outlander, el conductor también puede dosificar los niveles de recuperación de la energía. Su cuidado espacio interior completa las cualidades del CR-V y, finalmente, le otorgan la merecida victoria en esta comparativa.

**Entre estos SUV híbridos, el Honda CR-V es el mejor**

**AFINADO**

La conducción híbrida premia la conducción eficiente con un consumo de unos 5,0 litros a los 100 km.

## Datos técnicos

| | HONDA | LEXUS | MITSUBISHI | TOYOTA |
|---|---|---|---|---|
| Motor | 4 en línea + eléctrico | 4 en línea + eléctrico | 4 en línea + eléctrico | 4 en línea + eléctrico |
| Posición de montaje | del. transversal | del. transversal | del. transversal | del. transversal |
| Válvulas/árbol de levas | 4 por cilindro/2 | 4 por cilindro/2 | 4 por cilindro/2 | 4 por cilindro/2 |
| Impulsión del árbol de levas | Cadena | Cadena | Cadena | Cadena |
| Cilindrada | 1.993 cc | 1.987 cc | 2.360 cc | 2.487 cc |
| Potencia máxima (CV/rpm) | 145/6.200 | 152/6.000 | 135/4.500 | 178/5.700 |
| Par máximo (Nm/rpm) | 175/4.000 | 190/4.400 | 211/4.500 | 221/3.600 |
| Potencia total del sistema híbrido | 184 CV | 184 CV | 224 CV | 222 CV |
| Velocidad máxima | 180 km/h | 177 km/h | 170 km/h | 180 km/h |
| Transmisión/tracción | Automático/Integral | Automático/Integral | Automático/Integral | Automático/Integral |
| Frenos delantero/trasero | Discos vent./Discos | Discos vent./Discos | Discos vent./Discos | Discos vent./Discos |
| Neumáticos unidad pruebas | 235/60 R 18 H | 225/50 R 18 V | 225/55 R 18 H | 225/60 R 18 H |
| Llantas | 7,5 x 18" | 7,0 x 18" | 7,0 x 18" | 7,0 x 18" |
| Emisiones $CO_2$ (WLTP) | 168 g/km | 135 g/km | 46 g/km | 130 g/km |
| Consumo medio (WLTP) | 7,3 l | 5,7 l | 1,9 l | 5,6 l |
| Capacidad depósito/tipo combustible | 57 l/Gasolina | 43 l/Gasolina | 43 l/Gasolina | 55 l/Gasolina |
| Peso remolque con/sin freno | 750/600 kg | 750/750 kg | 1.500/750 kg | 1.650/750kg |
| Capacidad del maletero | 497-1.638 l | 283-1.194 l | 463-1.602 l | 580-1.690 l |
| Longitud/anchura/altura | 4.600/1.855/1.689 mm | 4.495/1.840/1.540 mm | 4.695/1.800/1.710 mm | 4.600/1.855/1.685 mm |

* Ciudad/carretera/mixto 100 km

## Costes/Garantías

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Normativa de emisiones | Euro 6d-Temp | Euro 6d-Temp | Euro 6d-Temp EVAP ISC | Euro 6d-Temp EVAP ISC |
| Seguro a todo riesgo | 725 euros | 724 euros | 724 euros | 722 euros |
| Seguro todo riesgo y franquicia | 498 euros | 497 euros | 495 euros | 489 euros |
| Seguro a terceros | 283 euros | 286 euros | 283 euros | 284 euros |
| Intervalos taller | 20.000/1 año | 15.000/1 año | 20.000/1 año | 15.000/1 año |
| Costes mantenimiento | 190/400 euros | 250/450 euros | 300/500 euros | 130/400 euros |
| Garantía | 3 años | 5 años | 5 años | 3 años |
| Garantía anticorrosión | 12 años | 12 años | 12 años | 12 años |
| Garantía de asistencia | 3 años | 5 años | 5 años | 3 años |

**Precios medios de mercado.** Los costes de los seguros son muy similares en los cuatro coches. Lo más interesante es el seguro a todo riesgo con franquicia de 300 euros que se queda por debajo de los 500 euros

## Mediciones

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Aceleración | 0-50 km/h | 3,5 s | 3,3 s | 4,0 s | 2,9 s |
| | 0-100 km/h | 8,7 s | 9,1 s | 9,9 s | 7,9 s |
| | 0-130 km/h | 15,3 s | 14,7 s | 16,9 s | 12,5 s |
| Recuperación | 60-100 km/h | 4,5 s | 4,9 s | 5,1 s | 4,2 s |
| | 80-120 km/h | 6,6 s | 6,2 s | 7,1 s | 5,2 s |
| Peso en vacío | | 1.726/549 kg | 1.629/481 kg | 1.951/439 kg | 1.709/516 kg |
| Distribución del peso | | 57/43 % | 57/43 % | 53/47 % | 57/43 % |
| Radio de giro | | 11,4/11,7 m | 11,1/11,0 m | 11,4/11,3 m | 11,6/11,7 m |
| Frenado | desde 100 km/h frío | 37,5 m | 38,2 m | 38,2 m | 37,9 m |
| | desde 100 km/h caliente | 36,8 m | 37,9 m | 38,1 m | 37,8 m |
| Sonoridad interior | a 50 km/h | 58 dB | 59 dB | 57 dB | 57 dB |
| | a 100 km/h | 65 dB | 66 dB | 65 dB | 65 dB |
| | a 120 km/h | 69 dB | 70 dB | 70 dB | 70 dB |
| Consumo medio - Emisiones $CO_2$ | | 7,9 l 9 188 g/km | 6,5 l 9 154 g/km | 8,9 l 9 211 g/km | 7,8 l 9 185 g/km |
| Autonomía | | 710 km | 650 km | 480 km + 45 km en eléctrico | 700 km |

* Frenada con neumáticos de invierno

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Consumo deportivo | 12,7 l/100 km | 10,1 l/100 km | 14,3 l/100 km | 12,9 l/100 km |
| Test de consumo | 7,9 l/100 km | 6,5 l/100 km | 8,9 l/100 km | 7,8 l/100 km |
| (Dato oficial: incremento) | 7,3 (+8%) | (5,7 l/100 km: +14%) | (1,9 l/100 km: +368%) | (5,6 l/100 km: +39%) |
| Test ahorrador | 5,3 l/100 km | 5,3 l/100 km | 5,9 l/100 km | 5,4 l/100 km |

54 km en autopista, incluye 20 a pleno gas; Recorrido de 155 km, consumo medio de la prueba AUTO BILD; 101 km de conducción muy suave por ciudad y carretera

## Precios/Equipamiento

| Modelo | Honda CR-V 2.0 i-MMD AWD | Lexus UX 250h 4WD | Mitsubishi Outlander PHEV | Toyota RAV4 220h AWD |
|---|---|---|---|---|
| Precio base | 44.000 euros (Lifestyle) | 41.000 euros (Executive) | 46.300 euros (Motion) | 39.200 euros (Advance) |
| Cambio automático | S | S | S | S |
| Faros principales LED | S | S | S (Kaiteki) | S |
| Navegador | S | 4.700 euros | S | 850 euros |
| Control de crucero | S | S | S | S |
| Climatizador | S | S | S | S |
| Pintura metalizada | 650 euros | 1.100 euros | Desde 500 euros | Desde 600 euros |
| Precio unidad probada** | 48.150 euros (Executive) | 57.000 euros (Luxury) | 50.200 euros (Kaiteki) | 47.875 euros (Luxury) |

S=estándar; N.D.= no disponible, * : forma parte de un paquete, ** : incluye precio de las opciones

| | Puntuación máxima | HONDA | TOYOTA | MITSUBISHI | LEXUS |
|---|---|---|---|---|---|
| **Carrocería** | | | | | |
| Habitabilidad delantera | 20 | 16 | 15 | 14 | 14 |
| Habitabilidad trasera | 20 | 16 | 14 | 13 | 9 |
| Sensación de espacio | 10 | 8 | 7 | 7 | 4 |
| Maletero | 20 | 12 | 15 | 11 | 5 |
| Modularidad | 10 | 4 | 5 | 6 | 4 |
| Capacidad de carga | 10 | 8 | 8 | 6 | 7 |
| Capacidad de remolque | 5 | 1 | 3 | 2 | 1 |
| Visibilidad | 15 | 11 | 12 | 12 | 9 |
| Presentación | 20 | 16 | 15 | 14 | 16 |
| Funcionalidad | 10 | 7 | 7 | 7 | 6 |
| Equipamiento seguridad | 10 | 6 | 7 | 6 | 7 |
| Resultado intermedio | 150 | 105 | 108 | 98 | 82 |
| **Mecánica** | | | | | |
| Aceleración | 15 | 11 | 12 | 10 | 11 |
| Elasticidad | 20 | 14 | 16 | 13 | 14 |
| Velocidad máxima | 5 | 3 | 3 | 2 | 3 |
| Sensación en marcha | 15 | 13 | 11 | 12 | 11 |
| Sensación de empuje | 10 | 5 | 4 | 5 | 4 |
| Transmisión | 20 | 18 | 18 | 19 | 18 |
| Consumo en el test | 30 | 22 | 22 | 20 | 25 |
| Autonomía | 10 | 4 | 4 | 3 | 3 |
| Resultado intermedio | 125 | 90 | 90 | 84 | 89 |
| **Dinámica** | | | | | |
| Comportamiento | 20 | 17 | 16 | 17 | 16 |
| Arrancada | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 |
| Agilidad | 20 | 12 | 12 | 12 | 12 |
| Dirección | 20 | 12 | 12 | 11 | 13 |
| Tracción | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 |
| Radio de giro | 10 | 4 | 4 | 5 | 5 |
| Distancia frenado | 20 | 13 | 12 | 11 | 11 |
| Resultado intermedio | 100 | 68 | 66 | 66 | 67 |
| **Connected Car** | | | | | |
| Teléfono | 5 | 4 | 5 | 4 | 5 |
| Navegador | 15 | 5 | 6 | 2 | 3 |
| Internet/Apps | 5 | 9 | 6 | 8 | 2 |
| Sonido | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 |
| Sistemas de Asistencia | 20 | 15 | 15 | 9 | 14 |
| Resultado intermedio | 50 | 38 | 37 | 28 | 29 |
| **Medio ambiente** | | | | | |
| Coeficiente aerodinámico | 15 | 7 | 7 | 7 | 8 |
| Peso en vacío | 15 | 9 | 9 | 6 | 10 |
| Emisiones de $CO_2$ | 20 | 14 | 14 | 12 | 16 |
| Normativa europea | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 |
| Sonoridad exterior | 5 | 5 | 4 | 5 | 5 |
| Tecnología de ahorro | 40 | 25 | 25 | 20 | 25 |
| Resultado intermedio | 100 | 65 | 64 | 55 | 69 |
| **Confort** | | | | | |
| Acceso | 5 | 5 | 5 | 5 | 3 |
| Posición al volante | 10 | 8 | 7 | 7 | 6 |
| Asientos delanteros | 15 | 13 | 11 | 11 | 12 |
| Asientos traseros | 10 | 8 | 7 | 6 | 4 |
| Ergonomía | 10 | 7 | 7 | 6 | 6 |
| Suspensión | 30 | 20 | 19 | 20 | 19 |
| Aislamiento acústico | 10 | 8 | 8 | 8 | 7 |
| Rumorosidad | 10 | 7 | 5 | 6 | 5 |
| Equipamiento de confort | 15 | 15 | 13 | 15 | 15 |
| Climatización | 10 | 6 | 6 | 6 | 6 |
| Resultado intermedio | 125 | 97 | 88 | 90 | 83 |
| Puntuación | 650 | 463 | 453 | 421 | 419 |
| **Costes** | | | | | |
| Precio base | 50 | 22 | 26 | 20 | 24 |
| Valor de recompra | 15 | 8 | 11 | 9 | 6 |
| Impuestos/Seguro | 10 | 6 | 6 | 6 | 6 |
| Mantenimiento | 10 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| Garantía | 15 | 6 | 6 | 12 | 12 |
| Resultado intermedio | 100 | 44 | 52 | 49 | 51 |
| Valoración Total | 750 | 507 | 504 | 470 | 469 |
| Posición | | 1. | 2. | 3. | 4. |
| Calidad-precio | | 2. | 1. | 4. | 3. |

# CLASIFICACIÓN

Puntuación máxima 750

**1. Honda CR-V.** Está a la última en todos los apartados y merece la victoria.

**2. Toyota RAV4.** Ofrece mucho espacio y potencia, pero poco confort para sus ocupantes.

**3. Mitsubishi Outlander.** Aunque tiene una mecánica sofisticada, el consumo medio es alto.

**4. Lexus UX.** Un interior demasiado pequeño y, desde un punto de vista tecnológico, algo antiguo.

## ÍNDICE ECO

**Puntos del 1 al 10****

| PORCENTAJE EN LA NOTA FINAL | | LEXUS | HONDA | TOYOTA | MITSUBISHI |
|---|---|---|---|---|---|
| Depuración de gases escape | 40 % | 8 | 8 | 8 | 8 |
| Consumo en test/$CO_2$ | 30 % | 5 | 3 | 3 | 3 |
| Ocupación de espacio | 20 % | 6 | 6 | 6 | 5 |
| Tecnología del climatizador | 10 % | 6 | 6 | 6 | 6 |
| **Nota media** | | **6,5** | **5,9** | **5,9** | **5,7** |
| Posición | | 1. | 2. | 2. | 3. |

El Lexus, significativamente más pequeño, se asegura la victoria en este apartado, aunque sólo por el consumo. Las pesadas baterías del Outlander le impiden obtener una mejor posición.

** criterios de valoración en el índice eco

## MI OPINIÓN

STEFAN NOVITSKI
HENNING KLIPP
@AutoBildSpain

El Honda CR-V es el ganador de este enfrentamiento, lo que claramente habla de sus cualidades generales. La única deficiencia importante de este híbrido para las necesidades de algunos compradores de SUV es su limitada capacidad de remolque.

****ÍNDICE ECO Criterios de evaluación**

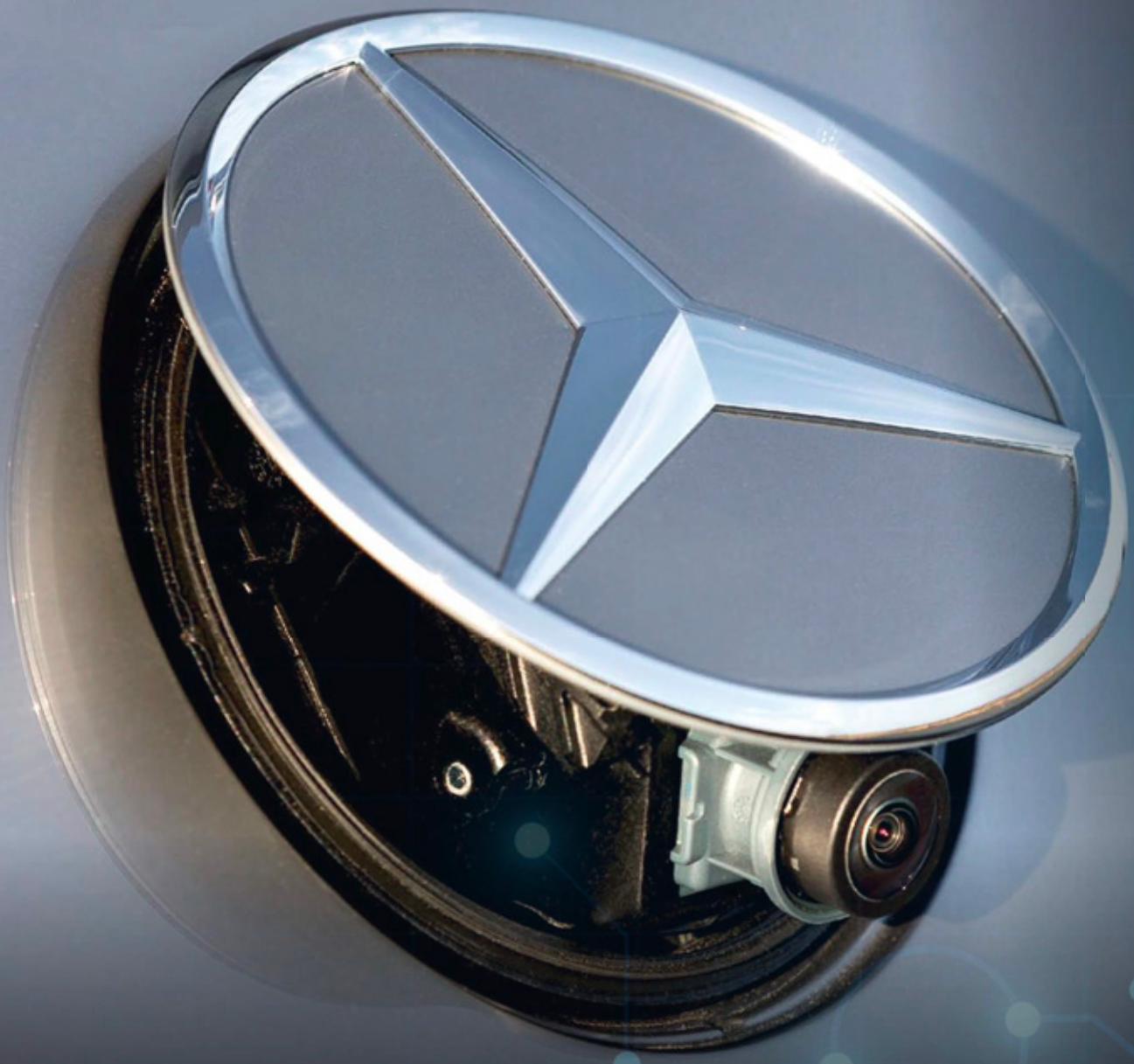
**DEPURACIÓN DE LOS GASES DE ESCAPE**
**Nota 10:** Euro 6d, coches eléctricos
**Nota 8:** Euro 6d Temp
**Nota 6:** SCR + LNT[1], catalizador SCR, BPF[2]
**Nota 5:** SCR, Gas
**Nota 3:** todos los demás

**CONSUMO EN TEST/ EMISIONES DE $CO_2$**
**Nota 10:** hasta 100 g/km $CO_2$
**Nota 8:** hasta 130 g/km
**Nota 6:** hasta 150 g/km
**Nota 5:** hasta 170 g/km
**Nota 3:** todos los demás

**OCUPACIÓN DE ESPACIO** (Largo x Ancho x Alto)
**Nota 10:** hasta 6
**Nota 8:** hasta 12
**Nota 6:** hasta 15
**Nota 5:** hasta 18
**Nota 3:** todos los demás

**TECNOLOGÍA DEL CLIMATIZADOR**
**Nota 10:** $CO_2$ (Equipamiento de Serie)
**Nota 8:** $CO_2$ (Opcional)
**Nota 6:** R1234yf y tecnología de seguridad/E-Auto
**Nota 5:** R1234yf en motor de gasolina y diésel
**Nota 3:** todos los demás

[1] LNT: Catalizador $NO_x$;
[2] GPF: Filtro de partículas para motores de gasolina



FOTOS: FABRICANTE, GETTY IMAGES, MUSEO DEL ESPIONAJE DE BERLÍN

# LOS COCHES ESPÍA

Los vehículos modernos pueden ser 'pirateados' como cualquier ordenador, pero más allá de quién pueda tener interés en espiarte o en **tomar el control de tu coche**, quizá la pregunta adecuada sea: ¿puedes hacer algo para protegerte?

Las marcas de coches convocan a veces a expertos en seguridad para que encuentren vulnerabilidades en sus vehículos

***NAVEGADORES, MÚLTIPLES SENSORES*** conectados inalámbricamente a la ECU, módulos *WiFi* o *Bluetooth*... En términos tecnológicos, los vehículos de hoy son dispositivos rodantes. Y, como tales, pueden ser objetivo del ataque de un pirata informático o de un simple ladrón con el equipo o los conocimientos necesarios para abrir tu coche tan fácilmente como lo haces tú mismo con la llave original.

Este es el ejemplo de *hackeo* tecnológico más frecuente y, a día de hoy, preocupante para cualquier conductor. Como la mayoría de las vulnerabilidades, esta subrepticia puerta de atrás existe por una característica de las llaves desarrollada para hacer más cómoda tu vida: esa con la que el coche se abre solo en cuanto tocas la manecilla de las puertas o incluso antes.

Con una pequeña caja que se adquiere en Internet por unos cientos de euros, un caco puede colocarse en la puerta de tu coche mientras su secuaz se acerca con un repetidor a la entrada de tu casa para captar la señal de la llave, que normalmente estará colgada muy cerca. Así, tu vehículo *pensará* que eres tú quien quiere subirse, se abrirá y se lo llevarán aún más fácilmente si tiene sistema de arranque *keyless*.

## Hacerse con el control de tu coche

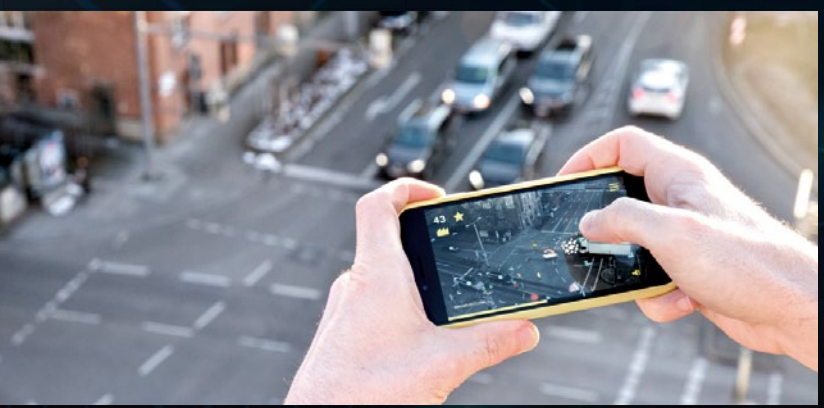
Los últimos modelos de llave incorporan un sensor de movimiento para evitar este fallo de seguridad, pero también puedes protegerte guardando la tuya en una caja metálica (hay bolsas específicas a la venta en Internet) para bloquear su señal.

Más llamativos son los casos en los que piratas informáticos se han hecho con el control total de un vehículo, como cuando en 2015, Charlie Miller y Chris Valasek lograron manejar un Jeep Cherokee desde el salón de su casa, a 20 km de distancia, con un simple ordenador. Estos dos expertos en seguridad mostraron al mundo entero cómo, a través de una vulnerabilidad en el sistema de infoentretenimiento de Jeep que detectaron ese mismo día -por ello a esos fallos se los denomina técnicamente *día 0*-, podían hacer con ese coche literalmente lo que quisieran.

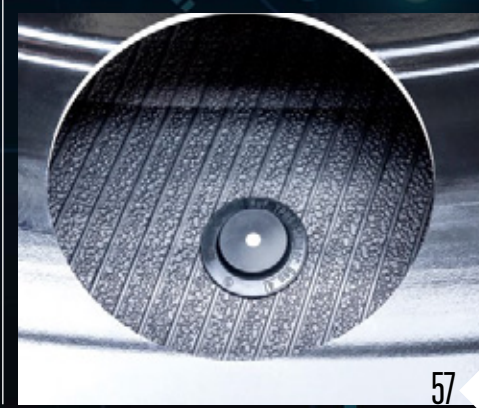
**¡En 2016 un grupo de hackers se hizo con el control de un Tesla Model S en marcha a 20 km de distancia**

Conviene recordar que los vehículos modernos incorporan motores eléctricos en la dirección y que sus frenos están controlados desde la ECU, así que si viajaras en un coche objeto de un ataque así, potencialmente, los *hackers* podrían dirigir tu vehículo adonde ellos determinasen.

Eso sí, acciones mediáticas como esta y otras anteriores, o el ataque que varias fábricas de coches sufrieron en 2017 -algunas del Grupo >>



➤ En teoría, un 'hacker' podría controlar tu vehículo como si fuera un coche de radiocontrol



➤ Los sensores de presión de los neumáticos pueden ser una puerta de entrada para los 'hackers'

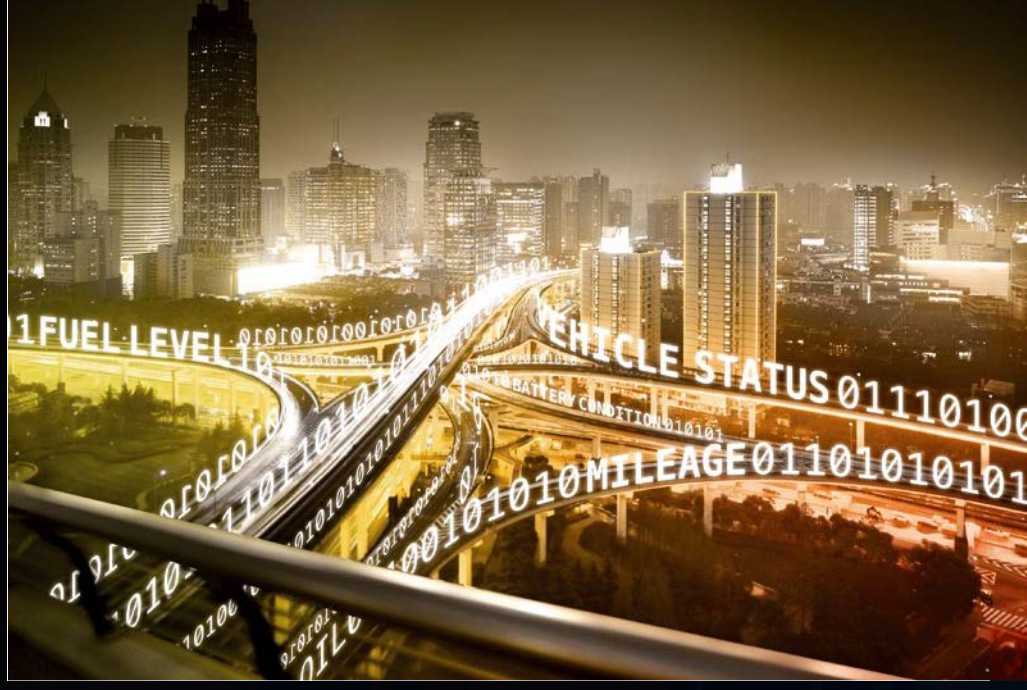
>> Renault- y que llevaron a detener la producción por completo, han hecho que la industria del automóvil se tome más en serio que antes la seguridad informática.

Como indica Ami Dotan, CEO de Karamba, una empresa especializada en ciberseguridad, "hasta que todos los fabricantes entiendan que la protección de la ECU de los coches y de su conectividad debe ser un asunto prioritario desde la misma concepción del vehículo, los coches conectados seguirán siendo vulnerables a los ataques".

## ¿Por qué son tan vulnerables?

Algunas compañías como Tesla incluso retan a los piratas y ofrecen una recompensa a quien sea capaz de penetrar en la seguridad de uno de sus coches.

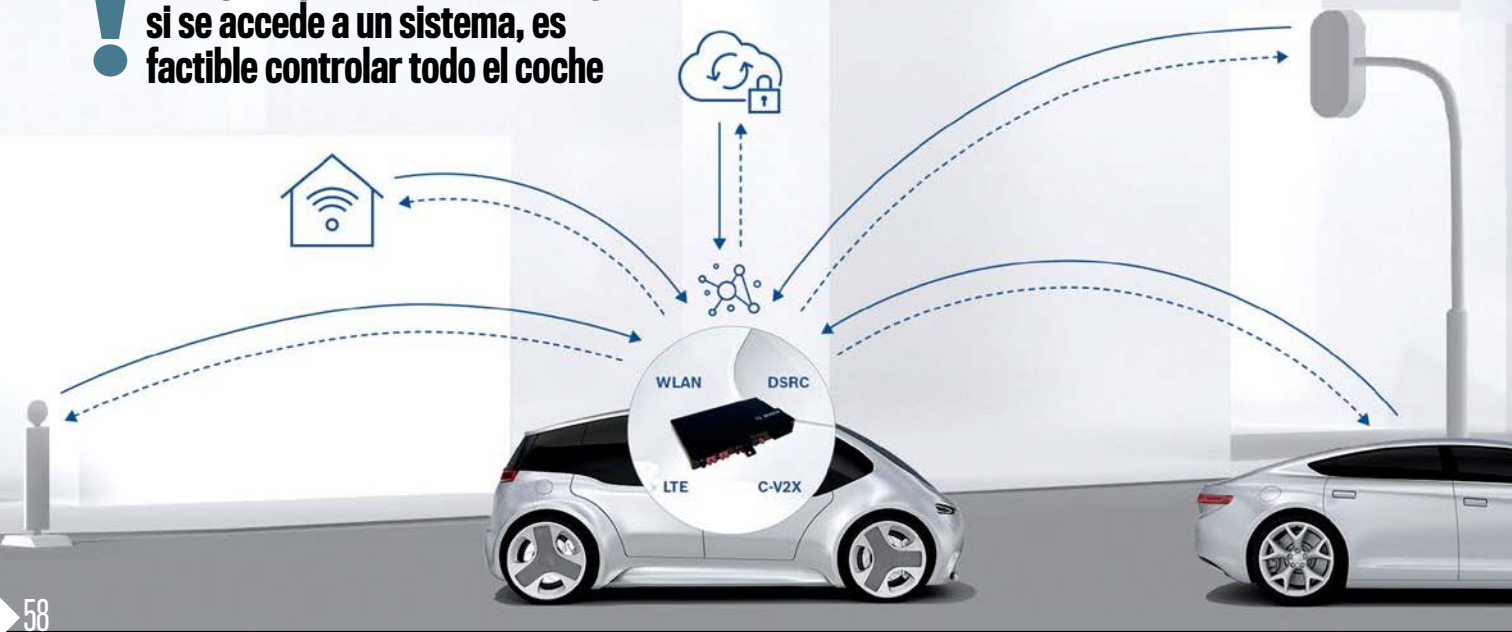
Y a pesar de los grandes esfuerzos en este sentido por parte de la compañía de Elon Musk, en la última de las convocatorias, que tuvo lugar en la conferencia de investigadores de seguridad *Pwn2Own*, dos de ellos consiguieron el premio de más de 30.000 dólares. Cómo lo hicieron exactamente sólo lo saben ellos y Tesla, pero el fallo se encontraba en el navegador interno del vehículo, al que accedieron y a través del que lanzaron un mensaje.



▲ Los coches modernos generan una ingente cantidad de datos, sujetos a ser usados con fines maliciosos

◀ Esta 'app' accede a datos del coche vía Bus CAN. No conectes cualquier aparato al OBD de tu vehículo

**Todo pasa por el Bus CAN, así que si se accede a un sistema, es factible controlar todo el coche**



La Stasi de la República Democrática Alemana usó un Trabant como este con cámaras infrarrojas para fotografiar a los peatones sin que lo supieran

Todos los coches tienen un BUS o placa base que conecta los diferentes sistemas entre sí, denominado CAN (de *Controller Area Network*, en inglés).

Desarrollado en 1983 y actualizado en 2004, este Bus CAN de los coches es, digamos, algo antiguo. Todos los dispositivos conectados al automóvil pasan por ahí y si un *hacker* consigue meterse en alguno, aunque existan cortafuegos entre, por ejemplo, la radio y los frenos, en teoría podría llegar a conseguir acceder a cualquier cosa.

Si quisieran, y "ahí está la clave", según reconoce David Sancho, especialista en seguridad de la empresa Trend Micro. "El coste de una vulnerabilidad en el mercado negro puede llegar a 300.000 euros, o incluso superar el millón, pero esto sólo lo paga una organización criminal cuando la superficie de ataque es muy grande. Por ejemplo, todos los teléfonos con un *software* determinado", afirma. Sin embargo, ¿Quién podría estar interesado en acceder a un modelo de coche a través de un fallo en su seguridad? "En este caso, un escenario realista sería que una vulnerabilidad no fuera reportada por un *researcher*, la comprara alguna agencia gubernamental de algún país y esto se usara, por ejemplo, para matar a un terrorista", asegura Sancho. "*WikiLeaks* publicó un catálogo de vulnerabilidades que poseía la agencia CIA de EEUU; una afectaba, por ejemplo, a un modelo de TV inteligente de Samsung, que disponía de una cámara con la que, una vez infectado el equipo, se podría espiar en el salón de la víctima", nos explica.

En todo caso, este experto ve escenarios así poco probables a bordo de un vehículo. "Hace tres o cuatro años, los fabricantes de coches casi no tenían ni idea de qué hacer, pero ahora se están poniendo las pilas y mucho. Las marcas alemanas, por ejemplo, están activamente detrás y compran vulnerabilidades cuando aparecen", señala.

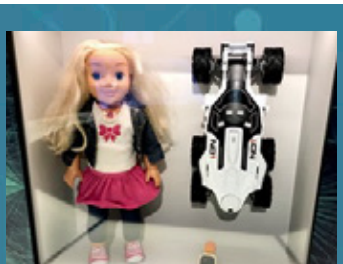
**¡ Las marcas ofrecen premios a quienes encuentren fallos de seguridad en sus coches**

Por eso es tan importante que, como haces con tu teléfono o tu ordenador, actualices tu coche siempre que haya una nueva versión de *software* disponible. Es más, muchas de estas actualizaciones son parches para tapar puertas de acceso que se han detectado. Otras medidas básicas de seguridad que puedes tomar para protegerte: formatear los USB que conectes al vehículo y no enchufar al OBD ningún dispositivo que te ofrezca la más mínima duda.

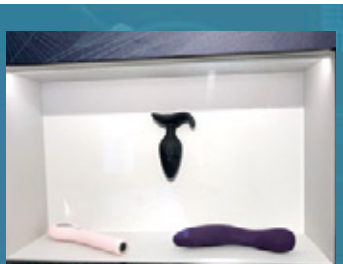
El OBD es la puerta de acceso al Bus CAN, y, aunque no haya nadie interesado en tomar el control de tu auto, quizá sí exista quien quiera tus datos o escuchar y grabar lo que sucede dentro. En ese caso, irás en todo un *coche espía* con el que ni la mismísima Stasi alemana hubiera podido soñar. *Vicente Cano*

## OTROS OBJETOS CON LOS QUE TE PUEDEN ESTAR ESPIANDO

En el Museo Internacional del Espionaje, en Berlín –donde se exhibe el Trabant de arriba–, hay toda una sala dedicada a objetos de uso cotidiano en los que se han detectado fallos o vulnerabilidades que han sido usados con intenciones maliciosas por piratas informáticos.



**Juguetes:** este coche y esta muñeca permiten ver qué hay en el interior de una casa.



**Juguetes de adultos:** sin permiso, We-Vibe guardaba datos del uso de sus productos.

**Altavoces y cafeteras:** Echo recogía frases de sus usuarios y se los pasaba a Amazon.

**Tomar ciertas precauciones con tu coche puede ahorrarte miles de euros**

# ¿CUÁNTO TE CUESTA EL INVIERNO?

**Conducir con frío** tiene sus riesgos para tu bolsillo. Sigue estos consejos para que tu cuenta corriente no se quede temblando

Todo es relativo, cada caso es un mundo... Pero el hecho objetivo es que las bajas temperaturas pueden tener un sobrecoste muy importante

***IGUAL QUE CUANDO EL SOL APRIETA TE DAMOS*** una buena colección de trucos para que tu cuenta corriente no se ponga en números rojos, en invierno existen muchos puntos que vigilar en tu coche si no quieres que se te congele la sonrisa. ¡Incluso cuando no arrancas el motor!

De hecho, en cualquier estación del año, un vehículo parado también puede ser un *sumidero* de euros, porque muchos componentes (batería, neumáticos, frenos, cableado, manguitos...) están diseñados para que trabajen con cierta regularidad. De lo contrario, podrías estar recortando su vida útil sin sospecharlo.

Existen otros elementos especialmente vulnerables a los cambios de temperatura: por ejemplo, las lunas. Si te empeñas en descongelar el parabrisas echando un jarro de agua caliente cuando el termómetro aún marca bajo cero, hay mucho riesgo de que se rompa. Otro tanto pasa con los faros y pilotos -especialmente, los que son de cristal- o los espejos retrovisores, que además de ser sensibles a estas variaciones térmicas, si no los secas periódicamente, pueden acabar oscureciéndose.

¿Y si el anticongelante ha caducado? ¿Y si ha sucedido lo mismo con el aceite lubricante? Las heladas también son agresivas, pero nada comparables a la sal que esparcen las quitanieves: como no elimines bien su rastro, los destrozos pueden ser irreparables.

En este práctico nos ponemos todo el tiempo en los casos más extremos, con el fin de que no te dejes nada por sumar y veas hasta qué punto el invierno podría complicar tu economía. Porque los riesgos son mucho mayores de lo que parecen. Y si los traduces en dinero, seguro que se te quita la pereza a la hora de someter a tu coche a un mínimo mantenimiento contra el frío.

## 1. LUNAS

Si proteges el parabrisas con un cartón procedente de cualquier caja (**gratis**) y lo plastificas (**10 euros** entre el material y la cinta americana), es mejor. Si se vuela o temes que lo roben, compra un rascador específico (**15 euros**). Por **25 euros**, evitarás gastar **150** en reemplazar una luna dañada.

**RIESGO 150 euros**

**RIESGO 25 euros**

## 2. LIMPIAPARABRISAS

Déjalos hacia arriba por si nieva o hiela. Y si se han congelado, no los actives hasta que te cerciores de que no dañas las escobillas por tirar de ellas. Lo mínimo que te puede pasar es que tengas que sustituirlos (**25 euros**). Pero si dañas los brazos (**20**), el motor que los mueve (**45**) o rayas la luna, ¡puedes ponerte en **240 euros**!

## 3. RETROVISORES

Son un elemento clave para la seguridad. No suelen saltar por el frío, pero entre los espejos (cambiarlos suele ser cosa de unos **25 euros**) y las carcasas de plástico entra mucha humedad. Con el tiempo, si no la secas un poco, la parte posterior del vidrio puede empezar a desconcharse, con lo que acaba perdiendo sus cualidades y deja de reflejar correctamente.

**RIESGO 50 euros**

**¡ Hay muchos productos específicos en el mercado, pero evitar los cambios bruscos de temperatura es una buena receta**

**RIESGO 350 euros**

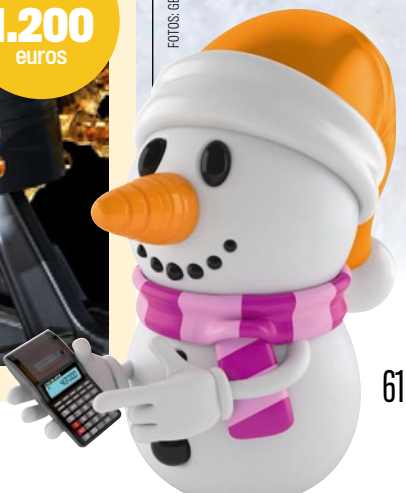
## 4. FAROS Y PILOTOS

Si el sol vuelve traslúcidas las tulipas sintéticas y ensucia las de cristal, la humedad puede colarse por las juntas. Después de un lavado o cuando tu coche duerma a la intemperie, seca y comprueba su estanqueidad. Las gotitas interiores revelan fugas y las ópticas internas acaban por no reflejar bien la luz. Cambiar faros cuesta cientos de euros.

## 5. ACEITE MOTOR

Si no inviertes **55-100 euros** en sustituir el lubricante y el filtro cuando toca (sólo la lata de 5 litros son unos 22 euros), las averías de motor y el riesgo de gripaje son enormes. En invierno, también, porque el bloque trabaja más tiempo a bajas temperaturas. Un motor de desguace no baja de 1.200 euros.

**RIESGO 1.200 euros**



FOTOS: GETTY IMAGES

## 6. ANTICONGELANTE

Menos de **10 euros** el bidón; la sustitución completa si caduca añade unos 35 euros. ¿Te parece mucho? Pues como pasa con el lubricante, si el bloque no trabaja a la temperatura adecuada y al motor se le exige demasiado en frío, los riesgos para la integridad mecánica son casi iguales a los del punto 5.

**RIESGO 1.200 euros**

## 7. BARRO EN LA PINTURA

Evita los rigores del invierno en la pintura y, si ya no se puede, elimina pronto los restos de suciedad: el polvo, los chinazos, el barro... son agentes que provocan microarañazos. Un lavado **(4 euros)** con encerado **(15)** y secado te salvarán de pintar el coche entero, operación que rara vez bajará de los mil euros.

**RIESGO 1.500 euros**

## 8. BATERÍA

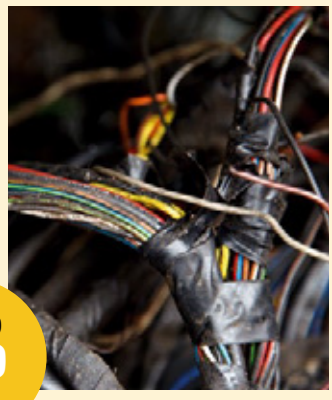
Las bajas temperaturas nunca se llevaron muy bien con la batería. Vigila que este elemento esté en buen estado. A las malas, cambiar una estándar puede rondar los **100 euros** (mano de obra incluida). Pero si el ácido se llega a salir, tendrás que sustutuir bornes, cableado... y pagar más del doble.

**RIESGO 230 euros**

## 9. CABLES Y MANGUITOS

Además de lo expresado en el punto ocho, los manguitos y los cables del sistema eléctrico de un vehículo también pueden dejar de cumplir su función debido a la suciedad o al mero hecho de que se pudran a causa de la humedad o de la sal de las carreteras (véase el punto 14). El precio de revisar y sustituir puede dispararse...

**RIESGO 800 euros**



## 10. DISCOS Y PASTILLAS

Quienes viven en zonas de costa saben muy bien la tendencia que tienen a oxidarse los discos y pastillas de freno. Son elementos de desgaste que tendrás que reemplazar tarde o temprano, pero si no los lavas de cuando en cuando a presión, ni los 'secas' ni los 'pules' con frenadas largas, la eficacia se acabará resintiendo.

**RIESGO 150 euros**

## 11. CONSUMIBLES: MÁS GASOLINA

Hay elementos que aumentan el consumo. Por ejemplo: si tu gasto diario son 6,0 l/100 km (con la gasolina 95 a 1,4 euros son 8,4), usar mucho la luneta térmica puede incrementarlo en un **5%**. Si además pones climatización, asientos calefactables... ¿un 20% más? Pues **1,7 euros/100 km**. Incluso, el sistema puede revolucionar más el motor, desconectar el 'Start-Stop'...

**RIESGO 2 euros/100 km**

## 12. FILTROS

Son menos conocidos, aunque también influyen en el rendimiento. A pesar de que estamos dando cifras aproximadas, si empiezas a notar que las prestaciones se resienten y el coche no 'respira' bien, el consumo también se resentirá y tendrás que cambiarlos (la operación no suele sobrepasar los **100 euros**).

**RIESGO Peor rendimiento**

## 13. GOMAS DE LAS PUERTAS Y MALETERO

Otro de los clásicos del frío es que las aperturas de un coche se queden pegadas. Por unos **10 euros** tienes productos que se aplican en las gomas para evitar esto y tener que deteriorarlas al forzar su apertura. También hay lubricantes para cerraduras. No obstante, aquí nos quedamos en lo primero: cambiar juntas te costaría fácilmente un centenar de euros. ¿Te merece la pena?

**RIESGO 100 euros**

## 14. QUITANIEVES

Si vas por la carretera y ves la señal de "máquinas de tratamiento invernal trabajando", extrema la precaución y trata de no circular detrás a poca distancia. Es cierto que las quitanieves despejan el camino, pero a cambio van soltando la sal con tanta fuerza que tu coche recibirá impactos en toda regla. Resultado: riesgo de desperfectos en la pintura **(150 euros)**, faros –sobre todo, antiniebla– **(350 euros)** y lunas **(150 euros)**.

**RIESGO 650 euros**

**RIESGO 500 euros**

## 15. NEUMÁTICOS DE INVIERNO

Por unos 400 euros podrías montar unos y son mucho más efectivos desde que el termómetro baja de los 7º C, además de ahorrarte un mínimo de 500 a poco que deslices y colisiones. Eso sí, hay que pensar en el almacenamiento (algunos talleres te guardan los de verano o los de invierno, según corresponda). Otra buena opción son los neumáticos para todo el año, que según nuestros test se han mostrado muy efectivos en invierno.

## 16. ÓXIDO ALETAS

Los riesgos que señalamos en el punto 14 son puntuales. Hay otros derivados de la acumulación de sal bajo la carrocería (pasos de rueda, taloneras y chasis) que a medio plazo agujerean literalmente las zonas afectadas. Lávalas frecuentemente con agua dulce a presión (unos **4 euros** en túnel; **1**, en pistola de máquina). Y vigila también que la sal no afecte a línea de escape, suspensión o los frenos.

**RIESGO 3.000 euros**

**¡La sal mejora la seguridad vial en invierno, porque deshace el hielo, pero es un agente muy agresivo para tu coche**

**MI OPINIÓN**

**RODRIGO FERSAINZ**

@rfersainz

Sé que no te van a pasar todas estas desgracias de golpe, por muy frío que sea tu invierno. Pero a poco que hemos 'rascado' aquí, te hemos ofrecido una colección de riesgos de temporada que superan, grosso modo, ¡los 9.500 euros!... y que se pueden prevenir con pequeñas inversiones. Impresiona, ¿verdad?

# Fumar mata más rápido al volante

Más del **22% de la población española fuma.** ¿Debe ser el coche un espacio libre de humos?

***LA LIBERTAD INDIVIDUAL TERMINA*** donde empieza la de los demás. Este aforismo tan simple acuñado por Rousseau hace 250 años resulta tan útil para delimitar cualquier derecho individual que a menudo es citado hasta por los políticos cuando discuten sobre una nueva legislación.

Tampoco hace falta ser un experto en leyes para entender que entre las libertades hay niveles y, aunque fumar forme parte de estas, hay derechos de rango superior que deben prevalecer, como el de la salud. Así, la Constitución de la OMS afirma que "el goce del grado máximo de salud que se pueda lograr es uno de los derechos fundamentales de todo ser humano".

Aunque seas fumador, no tienes por qué sentirte señalado por lo que acabas de leer: en realidad, casi todos los derechos chocan entre sí. Pero es bueno recordar lo anterior, porque la cosa se complica más cuando el lugar en el que se fuma es detrás del volante de un vehículo en movimiento. En España no existe la prohibición de fumar en el coche, a pesar de que sí se recomienda no hacerlo en presencia de niños y de embarazadas -luego volveremos sobre esto-, pero si un Guardia Civil te ve con un cigarro mientras conduces, puede llegar a sancionarte si considera que con ello te estás distrayendo en exceso.

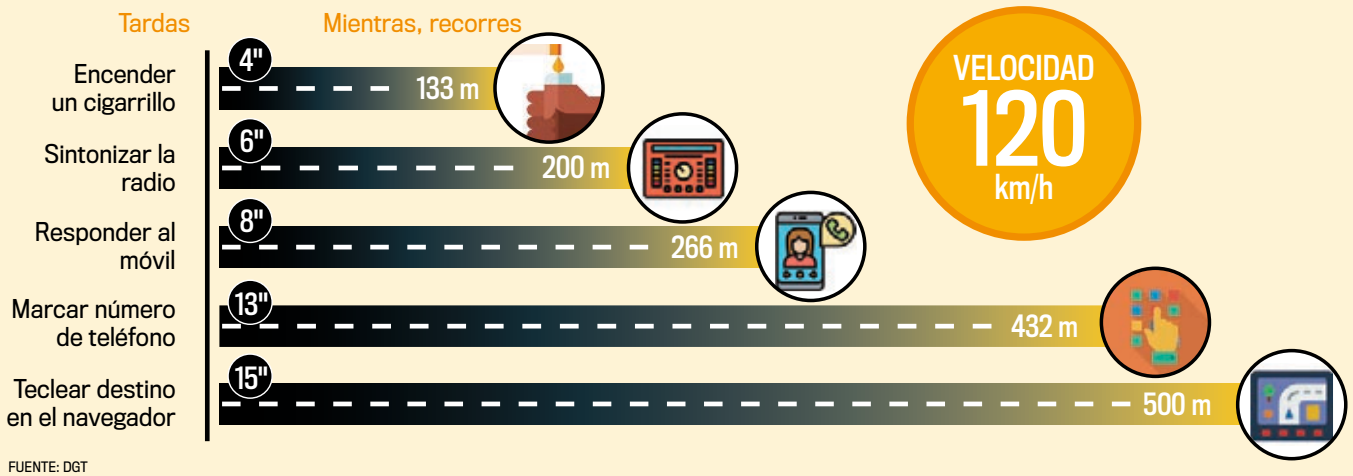
El Reglamento de Circulación establece en el artículo 18.1 que "el conductor de un vehículo está obligado a mantener su propia libertad de movimientos, el campo necesario de visión y la atención permanente a la conducción, que garanticen su propia seguridad, la del resto de los ocupantes del vehículo y la de los demás usuarios de la vía. A estos efectos, deberá cuidar especialmente de mantener la posición adecuada y que la mantengan el resto de los

**¡ La multa más alta por fumar en el coche se da en Grecia y asciende a 1.200 euros**

FOTOS: GETTY IMAGES

## CADA VEZ QUE TE ENCIENDES UN CIGARRO, RECORRES 133 METROS A CIEGAS

Cualquier fumador sabe que esta es un actividad que distrae: encender el pitillo, tirar la ceniza o apagarlo requieren de la atención del conductor. Por no hablar de lo peligroso que puede resultar un cigarro mal apagado si cae en la tapicería de un vehículo. En comparación con el resto de las distracciones del gráfico de abajo, que se suelen hacer sólo una vez, al fumar la atención se descentra varias ocasiones por consumición. Así, si fumas dos o más cigarros en un solo trayecto, quizá estás dejando de mirar hacia la carretera un kilómetro o más.




FUENTE: DGT

pasajeros". Y cualquier fumador se puede reconocer a sí mismo en más de un momento en el que no ha estado cumpliendo con esta norma.

Aquí hay que recordar que, según cifras de la DGT, el 60% de los accidentes y el 32% de las víctimas mortales se producen por distracciones al volante. Quizá, fumar en sí no lo sea tanto, pero buscar la cajetilla, el mechero, un cigarro caído en el suelo o quemarte con uno generan importantes desatenciones al volante. Además, fumar puede provocar ataques de tos y agrava los síntomas de una alergia, lo que de por sí aumenta el riesgo si se está realizando una actividad peligrosa como conducir.

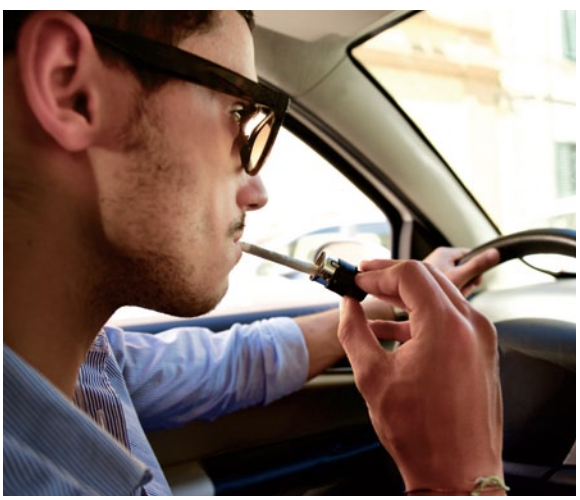
### ¿Se acerca la prohibición?

Y si es tan arriesgado para fumadores y para el resto, ¿por qué no prohibir fumar en el coche? En 2019, el director General de Tráfico, Pere Navarro, indicaba que "fumar al volante es peligrosísimo", pero que no se sentirían "cómodos" con "la imagen de la Guardia Civil persiguiendo a fumadores". En ese momento apuntaba a que la DGT esperara que Sanidad se pronunciara al respecto algún día, con lo que, quizá, los agentes de la Benemérita acaben vigilando a los conductores fumadores.

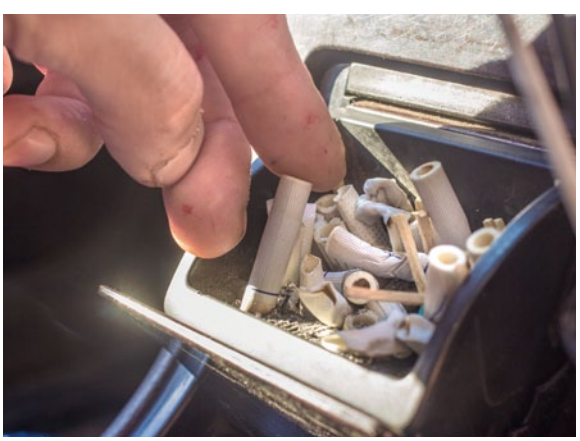
Así, la pelota esta ahora en el Ministerio de Sanidad, que es el encargado de proponer legislaciones para salvaguardar la salud de los ciudadanos. En España, la conocida como *ley antitabaco* prohíbe fumar en espacios públicos desde el año 2005 y fue reformada en 2010. Aunque polémica en su aplicación al comienzo, entre 2006 y 2018, el número de fumadores habituales cayó en un 6%, hasta el 22,7% de la población (el 27,5% de los hombres y el 18,6% de las mujeres).

Sin embargo, parece que el efecto de la norma ha dejado de notarse. A los médicos les preocupa que la edad de inicio de esta actividad cada vez sea más baja -ahora está en 14 años- y el grupo en el que el tabaquismo aumenta más sea el de los menores de 25 años. De ahí que desde el Ministerio de Sanidad se esté preparando la propuesta de nuevas medidas que den un nuevo impulso a la lucha contra el tabaquismo. Y se especula -sobre todo, después de que Pere Navarro les pasara la *patata caliente*- con que la prohibición de fumar en el coche podría ser una.

"Impedir que se fume en los coches está entre otras medidas, pero hablaremos en el futuro cuando haya líneas claras. No se trata de una decisión política, sino de idoneidad según los criterios de seguridad, calidad y experiencia", han afirmado desde el Ministerio dirigido por >>



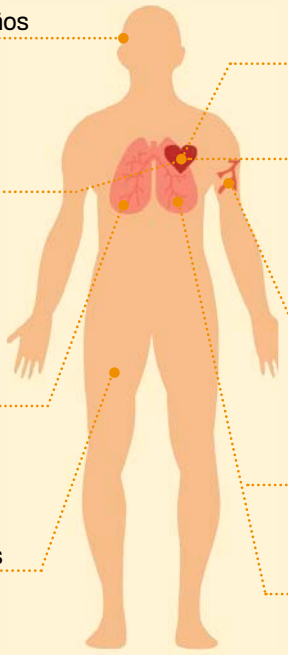
**No hay ningún país que sancione fumar al volante si se va solo, pero ese coche seguro que va a costar mucho más venderlo**



**Hubo una época en que un coche de lujo llevaba cenicero en cada plaza, pero eso fue cuando se podía fumar en los aviones**

## ¿QUÉ PASA CUANDO DEJAS DE FUMAR?

Al dejar el tabaco, las células de los pulmones se habrán renovado del todo en seis meses, pero la función pulmonar puede tardar más de un año en recuperarse por completo y algunos efectos nocivos no se eliminan hasta después de 15 años.



**20 minutos** — Descenso de ritmo cardíaco y la presión sanguínea

**12 horas** — Descenso de monóxido de carbono en sangre hasta niveles normales

**2-12 semanas** — Mejora de la circulación y función pulmonar

**1-9 meses** — Disminución de la tos y las dificultades para respirar

**1 año** — El riesgo de enfermedades coronarias (por ejemplo infarto) se reduce a la mitad del de un fumador

**5-15 años** — El riesgo de un derrame se iguala al de un no fumador

**15 años** — El riesgo de enfermedades coronarias iguala al de un no fumador

**10 años** — El riesgo de un cáncer de pulmón se reduce a la mitad de un fumador

**1-4 años** — El riesgo de muerte se reduce casi a la mitad de un fumador

FUENTE: Statista

>> María Luisa Carcedo. Esta prohibición no sería mal vista por gran parte de la población. Según una encuesta publicada por la Sociedad Española de Medicina de Familia y Comunitaria (SemFYC), el 54,2% estaría a favor de prohibir fumar al volante en cualquier situación, y ocho de cada diez personas (el 86,3%) están de acuerdo en prohibir que se fume en los coches si viajan menores de edad.

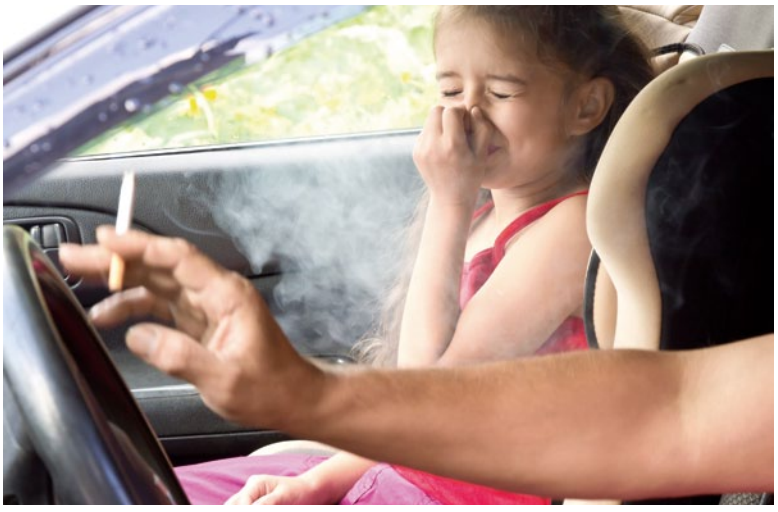
Por otro lado, la prohibición tendría sentido a la hora de mejorar la Seguridad Vial si se atiende a los resultados del estudio *Emotional Driving*, realizado en 2018 por Gonvarri y Movistar, donde fumar figura entre una de las principales causas de desatención al volante entre los jóvenes, pues el 23,09% reconoce que lo hace mientras conduce.

El problema es que fumar en el coche, al menos cuando en él sólo viaja el conductor, no está prohibido en casi ningún Estado. Porque como puedes ver en la tabla de la derecha, en los Países Bajos, la ley de protección de la salud en el trabajo establece el puesto laboral como espacio libre de humos, y esto alcanza por igual a los vehículos destinados al uso profesional.

Volviendo sobre el asunto del rango de las libertades, es evidente que en España existe un vacío al no protegerse el derecho de los más vulnerables, como niños y embarazadas, a respirar aire limpio también en el habitáculo de un vehículo. Sin embargo, ampliar la prohibición de fumar a todos los escenarios de conducción, viendo el contexto internacional, haría que una norma así hiciera de la legislación española la más restrictiva del planeta.

Del los países que prohíben el tabaco en el coche, casi todos lo hacen bajo la condición de que en él viajen menores, niños o embarazadas. De hecho, el 30% de las muertes por tabaquismo pasivo en el mundo se dan entre niños. Grecia por ejemplo, con una tasa de fumadores habituales del 40% -la más alta de toda Europa- ha sido uno de los últimos Estados en legislar a este respecto. Allí la mul-

**¡ Fumar no puede prohibirse si no afecta a los derechos de otras personas**



◄ El algunos países, la multa por fumar con niños en el coche supera los 1.000 euros

ta llega a 1.200 euros si se fuma con menores de 12 años en el coche.

En Grecia, las anteriores normas se han cumplido poco hasta ahora y por eso también hay multa de 3.000 euros a los conductores de transportes públicos que fumen si llevan a menores. Aquí, quizá no haga falta llegar a la prohibición total si se consigue convencer a muchos de ese 22% de españoles que todavía fuman de que, por lo menos, no lo hagan cuando conducen. Motivos hay más que de sobra para ello. De las más de 250 sustancias nocivas que se emiten al fumar, aunque vayas con las ventanillas abiertas, muchas se adhieren a la tapicería o a las alfombrillas del vehículo, de donde se van desprendiendo lentamente a lo largo de las semanas.

Por otro lado, si fumas, creas monóxido de carbono y tu nivel de oxigenación en sangre disminuye. Esto aumenta la irritabilidad, el cansancio, la somnolencia, la frecuencia cardiaca y la presión arterial y puede dar dolor de cabeza y confusión, por lo que disminuyen los reflejos y la capacidad de reacción. Si aun así fumas en tu coche, no tires colillas por la ventana o te puede caer una multa de 200 euros y 4 puntos del permiso. Una *broma* si esa colilla causa un incendio (según el Ministerio de Medio Ambiente, el 3% de ellos –21.000 en los últimos diez años– lo originaron cigarros abandonados o arrojados desde vehículos), porque podrías ir a prisión por un delito contra el medioambiente. Si te pillan, claro, aunque ya se han dado casos en España a través del ADN.

**En España, se multa por tirar colillas desde el coche con la pérdida de 4 puntos y 200 euros**

Por otro lado, las sustancias del humo del tabaco también se adhieren al filtro de aire del habitáculo, que se obstruye de este modo con mayor rapidez y el olor se pega a plásticos y tapicería. Según una encuesta de *Autoscout24*, el 42% de los españoles no compraría un coche usado propiedad de un fumador. Ya ves: cada vez que te enciendes un cigarro en él, tu coche y tu salud se devalúan a la vez.

**Si tiras una colilla y esta causa un incendio, la multa puede ser millonaria**

**PAÍSES QUE PROHÍBEN FUMAR EN EL COCHE (EN LA UE LAS MULTAS VAN DE 68 A 1.200 EUROS)**

| PAÍS | CONDICIONES DE LA PROHIBICIÓN DE FUMAR EN EL COCHE | MULTA |
|---|---|---|
| **Alemania** | Propuesta de ley que prohibirá fumar en presencia de niños y embarazadas | - |
| **Austria** | Cuando hay menores de 18 años en el interior | 1.000 euros |
| **Australia** | Con menores de 16 años en el interior | 155 euros |
| **Bahrein** | Si hay niños en el coche | 120 euros |
| **Canadá** | Con menores de 16 años en el interior | 75 euros |
| **Chipre** | Con menores de 16 años en el interior | 85 euros |
| **Emiratos Árabes** | Con menores de 12 años en el interior | 122 euros |
| **EEUU** | Prohibido en 9 estados con diferentes condicionantes | 20-1.800 euros |
| **Finlandia** | Con menores de 15 años en el interior | 120 euros |
| **Francia** | Con menores de 12 años en el interior | 68 euros |
| **Grecia** | Con menores de 12 años en el interior | 1.200 euros |
| **Italia** | Con embarazadas o menores en el interior | 650 euros |
| **Irlanda** | Con menores de 18 años en el coche | 100 euros |
| **Isla Mauricio** | Si en el coche hay pasajeros | 12 euros |
| **Países Bajos** | Solo si el coche es el lugar de trabajo | 450 euros |
| **Reino Unido** | Con menores de 18 solo en Inglaterra y Gales | 58 euros |
| **Sudáfrica** | Con menores de 16 años en el interior | 119 euros |

**NUESTRA OPINIÓN**

**VICENTE CANO**
@VicenteCanoF

Cada uno es libre de destrozarse la salud como quiera, mientras esto no afecte a nadie. Pero este problema es más complejo a la hora de tratar el tabaquismo al volante de un coche y va a ser un asunto muy discutido en los próximos años.

**ENTREVISTA**

PRÍNCIPE ALBERTO II DE MÓNACO

Montecarlo también es F1: Alberto II preside el podio del GP de Mónaco de 1983, ganado por Keke Rosberg, Prost (3º, centro) Piquet (2º)

# "Los rallys fueron una gran aventura"

Con motivo del Rally de Montecarlo, Alberto II de Mónaco reúne coches de carreras espectaculares en una exposición que durará hasta el 15 de marzo

**Entrevista:** Claudius Maintz

***POCOS SEGUNDOS EN EL ASIENTO IZQUIERDO*** son suficientes para hacer brillar los ojos del Príncipe Alberto II de Mónaco, como sucedía a mediados de la década de los 80, cuando todavía conducía en los rallys. En 1985, por ejemplo, participó en el legendario París-Dakar. "Fue una gran aventura para mí entonces. Y una gran experiencia", confiesa a AUTO BILD el jefe de Estado del segundo país más pequeño del mundo.

Poco antes del comienzo del 88º Rally de Montecarlo, el pasado 20 de enero, a sus 61 años, nuestro protagonista inauguraba una exhibición de los coches de rally más espectaculares de cinco décadas en Mónaco. La atención se centra principalmente en los coches de carreras del Grupo B de la época dorada de los rallys, hace más de 30 años, cuando los recorridos salvajes por las pistas de arena o nieve eran en muchos lugares casi tan populares como el fútbol.

Las estrellas tras el volante eran Walter Röhrl, Michèle Mouton, Timo Salonen, Hannu Mikkola, Stig Blomqvist, Jochen Kleint, Ari Vatanen o Juha Kankkunen. Luego, otros como Carlos Sainz (cuyo Ford Focus WRC también está en la muestra).

Vatanen y Kankkunen llegaron al Principado esa noche y contribuyeron con algunas unidades de sus colecciones privadas para darle relumbrón a una muestra de coches única. Kankkunen aparece con seis ejemplares. "Me gusta hacer esto. Es un gran honor poder mostrar mis coches aquí", dice el finlandés, cuatro veces campeón del Mundo. Entre otras joyas, se pueden admirar un Renault 5 Maxi Turbo Evolution, un Audi Sport quattro, un Lancia Delta HF 4WD, un Peugeot 205 Turbo 16 Evolution, un Toyota Celica Turbo 4WD y un Renault 8 Gordini.

El Príncipe Alberto ha dejado de competir, se ha comprometido con la sostenibilidad de los automóviles, conduce coches Lexus y Tesla como vehículos oficiales, participa en campañas de recolección de basura (en el *Día Mundial de la Limpie-*

> **Un día también veremos una gran exposición de coches ecológicos en Mónaco. Estoy seguro de eso"**
>
> Príncipe Alberto II de Mónaco

El Príncipe Alberto (izquierda) y los campeones del Mundo de Rallys Juha Kankkunen (en el centro, bajo su Lancia Delta) y Ari Vatanen (Peugeot 205). Foto grande: Audi Sport quattro

Renault 5 Maxi Turbo de Ragnotti

FOTOS: AXEL BASTELLO/PALAIS PRINCIER, SUTTON IMAGES, STEFFS88/WIKIMEDIA COMMONS, FABRICANTE

Renault 4 CV, Abarth 1000 TC, Mini Cooper S

El Príncipe Alberto y el redactor de AUTO BILD en plena conversación

2019: el Príncipe y Nico Rosberg, en un Jaguar I-Pace, poco antes de la carrera de Fórmula E en Mónaco

*za*) en el Principado y es el creador de una fundación de protección del medio ambiente que lleva su nombre (www.fpa2.org).

¿Cómo casa todo esto con la exposición de rallys? "¡Muy bien!", dice el Príncipe Alberto de buen humor. "Nos divertimos celebrando la historia de las carreras por estos lares. Reconocemos lo que se ha hecho en el pasado. Y transcurrieron muchos años hasta que nos dimos cuenta de los esfuerzos que había que hacer para una movilidad más limpia", asegura. ¿Los motores *eco* también tendrían que usarse en las carreras? "Sin algunos cambios no será posible continuar con ciertos rallys", asegura el Príncipe. "Un día también veremos una gran exposición de coches ecológicos aquí. Y será interesante ver que la historia de los eléctricos se remonta a mediados del siglo XIX". ¿Pasado y futuro? ¡Alberto II se queda con ambas cosas!

## COORDENADAS DE LA MUESTRA

La Colección de coches del Príncipe Rainiero III (en Terrasses de Fontvieille) acoge hasta el 15 de marzo de 2020 la exposición 'Leyendas de los Rallys'. El precio de la entrada general es de 8 euros (reducida para niños, 4 euros). Tienes más información en la web: www.visitmonaco.com

**Volvo XC90 D5 AWD**

| | |
|---|---|
| **Año** | 2015 |
| **Kilometraje** | 128.250 km |
| **Precio** | 31.480 euros |

**En 2015, la segunda generación reemplazó a su predecesor, que se lanzó en 2001**

# ¡A mitad de precio!

## Como coche usado, el **Volvo XC90** también se lo pueden permitir las clases medias

**Por sus dimensiones, casi cinco metros de largo, el XC90 es de los SUV más grandes del mercado**

***AHORA QUE NADIE MIRA,*** mi amigo se desliza tan rápido como un rayo a través de la ventana lateral del Volvo XC90, que ha podido abrir gracias al mando a distancia.

Y es que este *elefante* de Suecia, que está a la venta desde 2015, ocupa tnto espacio en una plaza de garaje estándar que, simplemente, luego no hay hueco suficiente para abrir la puerta. Por eso, parece exagerado hablar de *espíritu deportivo* en este SUV. ¡Imagina lo que se siente al conducir el XC90 en ciudad! Es como intentar moverse por casa con un disfraz de oso panda.

El hecho de que este enorme SUV aún se vea como un coche actual se debe a que Volvo siempre ha evitado una apariencia agresiva en sus modelos. Su abrumadora popularidad la ha conseguido gracias a Thomas Ingenlath, el diseñador jefe de la marca. Su estética ha sido tan bien recibida que el precio medio de los XC90 que se venden nuevos supera los 80.000 euros.

La unidad que aquí analizamos costaba nueva 65.000 euros: inalcanzable para la gran mayoría de los compradores. Pero la situación en el mercado de ocasión es diferente y hay ofertas con precios alrededor de los 30.000 euros. Todavía es mucho dinero, pero resulta mucho más

**El salpicadero está bien hecho y se ve muy ordenado. ¿Lo peor? El complicado manejo de la pantalla central multimedia**

FOTOS: S. BECKEFELDT, T. BADER, S. HABERLAND, R. RÄTZKE, C. BITTMANN

asequible para la mayoría de los mortales que buscan un SUV.

Claro, que el cuentakilómetros marca más de 100.000 kilómetros. Así que su motor de cuatro cilindros ya está más que acostumbrado a arrastrar las 2,5 toneladas de peso de este XC90. Como puedes suponer, sus prestaciones son correctas pero no se trata de un coche precisamente deportivo. El motor diésel D5 ofrecía al principio 225 CV y más tarde llegó una variante 235 CV. Los motores T5 turboalimentados de gasolina con cuatro cilindros y 2,0 litros desarrollan 258 CV, pero su entrega de potencia es poco equilibrada y su consumo es más elevado que en los diésel.

Por otro lado, prepárate para tener nervios de acero al manejar los elementos de control del interior a través de la pantalla central: requieren mucha práctica. Al menos, Volvo va actualizando su sistema operativo para ir puliendo estos fallos.

La parte buena es que calidad de los acabados de este SUV es muy alta. El óxido no es un problema y tampoco la tapicería gastada. Así que puedes entrar por la ventanilla sin miedo a estropear nada... ⛔

Hasta la bandera de Suecia en el asiento ha resistido muy bien los años

**MI OPINIÓN**

**MALTE BÜTTNER**

@AutoBildSpain

¡Genial! Uno puede discutir sobre la idoneidad de un SUV tan grande, pero no sobre la calidad que Volvo logra con el XC90. Incluso después de cuatro años, las unidades usadas todavía se ven casi nuevas. Los precios de este coche, poco a poco, van bajando.

**VALORACIÓN**

★★★★☆

## EL COSTE DEL MANTENIMIENTO

### Costes

| Mantenimiento | |
|---|---|
| Consumo de la prueba | 7,8 l/100 km |
| $CO_2$ | 207 g /km |
| Inspección[1] | 550-750 euros |
| Seguro a terceros[2] | 322 euros |
| Seguro a todo riesgo[2] | 865 euros |
| Seguro a todo riesgo (franquicia)[2] | 626 euros |
| Normativa emisiones | Euro 6 |

| Los precios de las piezas de repuesto[3] | |
|---|---|
| Alternador | 867 euros |
| Motor de arranque | 544 euros |
| Bomba de agua | 789 euros |
| Cambio correa distribución | 453 euros |
| Escape (silencioso+catalizador) | 485 euros |
| Aleta delantera, pintar y montar | 949 euros |
| Discos y pastillas de freno del. | 527 euros |

1) Media de tres llamadas telefónicas al azar; 2) Precios obtenidos a través de seguros 'autobild.es' para un conductor de 40 años, casado, con más de 10 años de seguro, sin siniestros y realizando un kilometraje anual de 20.000 km. 3) Con montaje

### Datos técnicos

| | |
|---|---|
| Motor | Cuatro cil./delantero trans. |
| Válvulas/Árbol de levas | 4/2 |
| Cilindrada | 1.969 cc |
| Potencia | 225 CV a 3.500 rpm |
| Par motor | 470 Nm a 1.750 rpm |
| Velocidad máxima | 220 km/h |
| 0?100 km/h | 7,8 s |
| Depósito combustible | 66 l/Diésel |
| Transmisión/Tracción | Auto., 8 vel./Integral |
| Largo/ancho/alto | 4.950/1.968/1.776 mm |
| Capacidad del maletero | 721-1.886 |
| Peso en vacío/Cap. carga | 2.141/609 kg |

## OFRECE UNA BUENA CALIDAD A LARGO PLAZO SI EL 'SOFTWARE' NO FALLA

Las llamadas a taller del XC90 se deben al colector de admisión (de plástico) que podría sobrecalentarse en los motores diesel. Conductos del combustible con fugas, cinturones de seguridad defectuosas y 'airbags' que fallan. Suena peor de lo que es. Volvo avisó a todos los afectados y solucionó los problemas. Lo cierto es que la mayor preocupación es que el sistema multimedia no se quede viejo.

**Techo solar...**
...si los desagües se atascan y el agua entra al interior del habitáculo a través del marco.

**Sistema multimedia**
Existen numerosos menús y el manejo es complicado a través de la pantalla central.

**Ayuda al aparcamiento**
Los sensores de la ayuda de estacionamiento suelen fallar.

**Motor diésel D5**
Los problemas con los turbocompresores pueden ser consecuencias del abuso de aceleraciones excesivas en un conductor demasiado agresivo.

## ALTERNATIVAS

**BMW X5**

**258 CV**
xDrive30d (2015)

desde **31.500** euros

**VALORACIÓN**
★★★★☆

**R. Rover Sport**

**258 CV**
TDV6 (2015)

desde **36.000** euros

**VALORACIÓN**
★★★½☆

**VW Touareg**

**262 CV**
3.0 V6 TDI (2015)

desde **27.000** euros

**VALORACIÓN**
★★★½☆

★ = excelente, ★ = muy bien, ★ = bien, ★ = suficiente, ★ = insuficiente

# La carrera a

FOTOS: RODRIGO FERSAINZ/MSI

## Si quieres dedicarte a la competición...

***PASA A LA ÚLTIMA PÁGINA Y LEE LOS NOMBRES*** de todos los que hacemos esta revista. Sí; somos esos mismos *niños grandes* que dibujábamos coches en las servilletas, que nos sabíamos todas las marcas y modelos del mercado, que cambiábamos los cromos *siles* por los *noles* de todo tipo de vehículos, que nos pasábamos las tardes enganchados al Scalextric... y que un buen día nos planteamos cómo vivir de nuestra pasión haciendo lo que más nos gustaba: probar, pilotar y escribir de coches. ¿Te suena?

A Teo Martín, desde luego, sí. Y es que este compraventa, empresario, piloto, director de equipo y coleccionista es, además del dueño de todo lo que ves aquí, un emprendedor infatigable, decidido a sacar del armario -o mejor dicho, de su infi-

### Aulas

Los 150 alumnos de la UFV (con capacidad para 300) comparten clase con coches de F1 y Le Mans

### Metrología

Desde el principio, los estudiantes de Mecánica e Ingeniería despiezan, miden y estudian bólidos reales

### Banco '7 postes' de F1

Una de las joyas del MSI: aquí se ajusta el 'setting' de cualquier coche simulando condiciones de circuito

### Escáner e impresión 3D

La última tecnología de escaneo e impresión 3D para experimentar con piezas y decidir si hacerlas realidad

### Departamento CNC

En la zona de composites se fabrican todo tipo de elementos de competición con plásticos, fibras, aleaciones...

# las carreras

## ...el **Motor&Sport Institute** te espera

nito garaje- el amor que siempre ha sentido por los coches y plasmarlo de un modo... *distinto*.

Por eso, después de otros proyectos, hace un año largo que se decidió a poner en marcha -y pisar a fondo- el Motor&Sport Insitute (MSI) en Alcorcón -Madrid-, un centro de formación integral para todo el que, desde cualquiera de sus facetas, quiera *hacer carrera* de las carreras.

Por ejemplo, al *Motorsport Technician* puede acceder: quien quiera ser mecánico; quien ya lo sea con un nivel de formación medio; o el que, además, aspire a especializarse como mecánico de competición.

Paralelamente, está el máster de Ingeniería *Motorsport Engineering*, también de un año lectivo de duración. Apoyado por la Universidad Francisco de Vitoria (UFV), está >>

### Chasis y pintura

Un Clio de calle o un Lancia 037 de rallys: todo puede ser desarmado y reparado en las áreas de chasis y pintura

### Simuladores

Los pilotos que lo deseen pueden entrenar con simuladores de GT (foto), Fórmula 3 o Karting

### Banco de potencia

Con capacidad para coches de combustión (de hasta 1.000 CV), eléctricos (hasta 500) y motos (de hasta 250 caballos)

### Túnel del viento

Uno de los pocos que hay en España, está diseñado para simular hasta 300 km en modelos a escala 1/4.

### Laboratorios

Aquí tan pronto te 'examinan' de desmontaje y montaje de un coche o desarrollas un bólido para la Fórmula Student

▲ El gimnasio de alto rendimiento cuenta con lo último: desde aparatología para preparar un campeonato hasta máquinas de vacío para acortar al máximo los plazos de recuperación tras una lesión

>> impartido por el equipo de docentes de lo que aquí llaman el *MSI Race Tech Insitute*, cuyo objetivo principal es que los alumnos puedan desarrollar su carrera tanto hacia el *motorsport* como en los sectores de defensa, aeronáutica, *testing*...

Este máster cuesta 12.700 euros, entre los ocho meses de curso y la matrícula, de 2.300 euros (tienes toda la información actualizada en la web www.msispain.com).

## La 'Teo'-ría de Teo

La verdad, cuesta concentrarse en los planes de estudio cuando tienes ante ti semejante *material escolar* (coches de calle, monoplazas de F1 y F3, GT, bólidos del WRC, turismos del CET español y del DTM alemán, prototipos LMP1 de Le Mans...).

Y por si esto no fuera lo suficientemente estimulante como para no hacer *pellas* y quedarte a vivir allí, hay otros alicientes que difícilmente encontrarás en otro lugar de Europa: las instalaciones con tecnología punta de este *MSI Technology Park* (echa un vistazo al recorrido que hicimos, en las páginas anteriores) y la posibilidad de tener contacto real y directo con circuitos, pilotos, coches e ingenieros del *mundillo* al más alto nivel mundial.

## Curriculum y palmarés

Porque además de las joyas del museo, de lo que te encuentras en el garaje y los pasillos (una barqueta Abarth y un Peugeot 205 T16 originales, el box completo del equipo HRT de F1, una Derbi de carreras ex Ángel Nieto o una colección de cascos de celebridades), el MSI brinda la oportunidad a sus privilegiados alumnos de formarse en las disciplí-

**Tras una vida dedicada al motorsport, Teo Martín compagina las carreras con la puesta en marcha del MSI, un centro integral de formación y eventos único en España**

## Museo

◀ En la planta superior, hay un pasillo dedicado a las leyendas del WRC, desde los grupo B hasta las últimas monturas de Loeb y Ogier

➤ El motorsport español está muy presente en el MSI: por ejemplo, este Epsilon Euskadi con el que corrieron en Le Mans De Castro, Burgueño y Vallés

nas deportivas en las que participa actualmente el equipo Teo Martín Motorsport: Eurofórmula Open de F3, el Campeonato de España de Turismos (CET) y los GT (Open y Cup).

## Un McLaren para el becario

Esta temporada, la escuadra madrileña está corriendo los certámenes, de Gran Turismo con coches McLaren. Y en su empeño por ser en España sus *partners oficiales*, los estudiantes del MSI no sólo *trastean* con estos bólidos en los talleres, sino que pueden optar a una beca en la sede de McLaren Automotive (Woking, Reino Unido) trabajando, cobrando... y, en definitiva, aprendiendo mucho.

## Hora del recreo

En la planta baja de las cuatro que tiene el MSI están los simuladores. Los hay de conducción para pilotos, pero también está la zona de *e-games*, para esparcimiento del personal, celebración de eventos (como el que compartimos allí con Fernando Alonso poco antes del Dakar).

Actualmente, además, están trabajando en un videojuego para *smartphones* "tipo Super Mario", con el objetivo de divulgar la seguridad vial en niños de hasta 11 años.

## Y a clase de gimnasia

Asimismo, este centro cuenta con una zona *Bio Performance*, dedicada íntegramente al cuidado físico, con salas de reconocimiento médico, diagnóstico, cardio, resistencia, reflejos, y fisioterapia. Por si un piloto del equipo o privado necesita también un buen repaso de *chapa y pintura*... ■

*Rodrigo Fersainz*

▲ McLaren y F3 del equipo Teo Martín Motorsport, junto al Renault con el que Sainz (hijo) ganó las World Series

▼ Carlos Sainz (padre) también es una fuente de inspiración para los alumnos. Aquí, en forma del Ford Sierra Cosworth que compartió en los tramos del Mundial con Luis Moya

# FUERA DE SERIE

## NISSAN LEAF E+

**MOTOR** eléctrico síncrono
**POTENCIA** 160 kW (218 CV)
**PAR MOTOR** 340 Nm
**TRANSMISIÓN** Automática, 1 velocidad
**TRACCIÓN** Delantera **0–100 KM/H** 7,3 s
**VELOCIDAD MÁX.** 157 km/h
**CONSUMO** 18 kWh/100 km **AUTONOMÍA** 385 km
**PRECIO** 43.570 euros

FOTOS: FABRICANTE

**Camino inverso: el Leaf e+ no utiliza elementos desarrollados en la competición, sino que dona motor y batería a su hermano de carreras para demostrar hasta dónde puede llegar la tecnología eléctrica que utiliza Nissan**

Se toma como base el silencioso **Nissan Leaf e+**, se añaden soluciones mecánicas propias del mundo de la competición, se aumenta la potencia y se multiplican las emociones. Con todos ustedes, el **Nissan Leaf Nismo RC**. Pasen y vean

# POCO RUIDO Y MUCHAS NUECES



## NISSAN LEAF NISMO RC

**MOTORES** 2 eléctricos síncronos
**POTENCIA** 240 kW (322 CV)
**PAR MOTOR** 640 Nm
**TRANSMISIÓN** Automática, 1 velocidad
**TRACCIÓN** Integral **0-100 KM/H** 3,4 s
**VELOCIDAD MÁX.** 200 km/h
**CONSUMO** N.D. **AUTONOMÍA** N.D.

***SON LAS 2.00 DE LA TARDE, EL DÍA ESTÁ NUBLADO, PERO PARECE*** que la borrasca Gloria por fín ha pasado de largo y el asfalto del Circuito de Cheste está seco. Una puerta se abre y tras ella aparecen dos bestias de la competición: el Nissan Leaf Nismo RC y Marc Gené. La jornada promete...

La verdad es que este coche impresiona incluso visto desde fuera. Pero impresiona más aún cómo está hecho y todavía más cómo se comporta. Te cuento.

Esta segunda generación del Leaf Nismo RC (te recuerdo que Nissan ya lanzó uno en 2011, que era menos potente y prestacional) se basa en el Nissan Leaf e+ de calle. Bueno, para ser exactos, utiliza los mismos elementos mecánicos, pero el chasis las suspensión, la >>

>> carrocería y los elementos aerodinámicos son completamente nuevos. La estructura interna se monta sobre un chasis monocasco de fibra de carbono al que se unen por delante y por detrás dos subchasis (también de fibra de carbono) con idéntica forma y peso (26 kg). Algo curioso, el hecho de que sean iguales tanto el delantero como el trasero, que habla muy bien de lo bien que lo ha desarrollado Nissan, porque es sencillo, ligero y eficaz al mismo tiempo. Se ha seguido aligerando el peso con la carrocería, que está fabricada en fibra de vidrio y de carbono, según las partes, y los cristales se han reemplazado por otros de policarbonato, como suele ser habitual en los coches de competición.

Respecto a la parte mecánica, como te comentaba, utiliza la misma batería de 62 kWh y el mismo bloque que lleva el Leaf e+ de calle, aunque para ganar potencia lo han montado por duplicado, es decir, un motor en el eje delantero y otro en el trasero. Así que tiene tracción a las cuatro ruedas y alcanza una potencia conjunta de 240 kW (322 CV). Y la cifra de par es de nada menos que 640 Nm, que entrega desde el primer instante, así que imagina qué capacidad de aceleración transmite. Te aseguro que me ha dejado sin palabras: cuando hundes el pie derecho a fondo te quedas pegado a los asientos, que son los mismos que lleva el Nissan GT-R, y si miras a la pantalla digital integrada en el volante ves cómo gana velocidad de manera fulgurante. Según las cifras que me ha pasado la marca, es capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en sólo 3,4 segundos.

Embajador de lujo: Marc Gené también probó el coche y me ayudó a contrastar opiniones sobre su comportamiento en pista

Y si impresionado me ha dejado cómo acelera, casi más me ha impactado la capacidad de detención que aportan los frenos Brembo que monta. El tacto del pedal es muy de carreras, es decir, duro como una piedra. Pero cuando te haces a ello y pisas el pedal izquierdo con decisión, te das cuenta de que va sobrado.

Su comportamiento en la pista es sensacional. Pero lo cierto es que me ha parecido un coche incluso fácil de conducir. Para empezar, al ser eléctrico, no tiene marchas y su caja de cambios de una sola relación hace todo el trabajo por su cuenta sin que yo no tenga más que preocuparme de la dirección y los pedales. Pero es que hasta eso es fácil, porque se muestra muy neutro, estable y equilibrado tanto en giros rápidos como en los más

No es lo más importante, pero la imagen exterior del Leaf Nismo RC es impresionante: ensanchado al máximo y con elementos aerodinámicos 100% de carreras

El impresionante alerón, teóricamente, mejora el agarre del tren posterior. Pero no alcanza tanta velocidad como para que sea necesario y su tracción es tan buena que creo que no lo necesita

lentos y en los cambios de dirección de las chicanes. Da igual que muevas ligeramente el volante en una frenada en apoyo, algo que sería muy crítico en otros coches, tanto de carreras como de calle. Aquí, con eso, ni se inmuta. Va como sobre raíles. Y también da igual que hundas el pie derecho a fondo en plena curva, porque la tracción a las cuatro ruedas trasmite la potencia al asfalto sin atisbo de pérdidas de tracción. Me ha dejado realmente sorprendido. Aunque es cierto que durante esta prueba he conducido con bastante margen de seguridad. Tampoco es cuestión de estrellar una de las dos únicas unidades que se han fabricado de este modelo...

Quien sí ha ido más al límite es Marc Gené, embajador de Nissan, con quien he tenido la suerte de intercambiar impresiones sobre el coche. Ha sido una pasada. Por momentos me sentía como si fuera su compañero de equipo. Sí, soñar es gratis y con un volante en las manos enseguida dejo volar mi imaginación... De lo comentado con Marc me quedo con que, pilotado al límite, quizás es un poquito subvirador a la entrada de las curvas, pero que es un comportamiento que se mitiga en cuanto empiezas a acelerar.

Lo que me ha llamado la atención es que pese a ser eléctrico y apenas sonar por fuera, en marcha un zumbido agudo taladra mis oídos. Aunque, al fin y al cabo, eso algo habitual en un coche de carreras y este lo es. Y de los buenos.

El Leaf Nismo RC es un ejercicio con el que los japoneses pretenden demostrar hasta dónde se puede llevar la tecnología eléctrica. Y no, la idea no es que compita en el ETCR contra Seat y Hyundai, lo cual es una pena, porque, como es evidente, saltarían chispas...

Dirección ultradirecta y dos notas curiosas: lleva levas, pero no tiene marchas; y monta los mismos asientos tipo bacquet del Nissan GT-R

Este es el subchasis delantero de carbono, que es idéntico en forma y peso al trasero

Impresionante capacidad de aceleración, ya que entrega sus 640 Nm de par desde parado . Pasa de 0 a 100 km/h en 3,4 segundos

## CONTACTO

Puedes darnos tu opinión a través de:

Facebook 196.752 seguidores

Twitter 49.100 seguidores

## Lo más visto en EL MURO

### PIDEN UN NUEVO IMPUESTO: QUIEN MÁS USA LA CARRETERA MÁS PAGA

**Iker Pinedo** Quien más las usa es el transporte de mercancías, los comerciales, el transporte público...

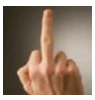
**Carlos Lamora Aventin** Yo propongo un impuesto para que un supermercado me llene la nevera, así no tendré que usar la carretera para ir a comprar...

**Jorge Fieira Ábalo** Quien más las usa ya paga más. Gasta más gasolina y, como consecuencia, paga más impuestos.

**José Vicente Pordomingo Villar** Esto se debería aplicar también a todo el dinero público. Porque, por ejemplo, quienes no tienen hijos ¿por qué deben pagar la parte destinada a la educación?

### DETENIDO POR IR A 100 KM/H EN... ¡PATINETE!

**Javi Salmerón** Se avecina una película de 'A todo gas' con carreras clandestinas de patinetes eléctricos modiDcados2



**Luis Ramos** 'Rápido y Patinoso'.

**Javier Cervantes Lumbreras** ¿Les costó interceptarlo? Ver la persecución del patinete no tendría precio.

## ¿Quién responde de un patinete?

El uso del patinete se ha duplicado, pero, en caso de provocar un accidente, ¿quién responde ante la ley? Muchos creen que se debería regular la edad mínima para utilizarlo, conseguir una autorización administrativa para su uso en los carriles bici e implementar un seguro.

## TÚ PREGUNTAS

¿Algo te reconcome? ¿Tienes preguntas que ni el propio Internet en persona es capaz de responder? ¡Prueba suerte con la redacción de AUTO BILD! Nosotros te asesoramos basándonos en nuestra experiencia... y la de los expertos en cada tema. ¡No lo dudes y pregunta!

## ¿Toyota Auris o Renault Mégane?

***Quiero comprarme un coche usado. Estas dos opciones me gustan. En ambos casos, con pocos kilómetros y un motor similar, ¿cuál me recomendaríais?***

**MARTÍN DEL POZO**, *correo electrónico*

Sin lugar a dudas, el Renault Mégane es una de las mejores opciones por su buena relación calidad/precio. En el mercado de segunda mano hay un amplio abanico de unidades de este modelo, aunque la mayoría proceden de la generación anterior: menos tecnología, diseño anticuado... En cambio, el Toyota Auris es más moderno y hay buenas unidades, pero la demanda es mucho más baja y tendrás menos opciones en este caso. Ten paciencia, busca bien y saldrá la oportunidad que estás esperando.

FOTOS: FABRICANTE, RRSS, AUTO BILD ESPAÑA

Puedes enviar tus cartas, preguntas, quejas o sugerencias a:
AUTO BILD ESPAÑA, Santiago de Compostela 94, 28035, Madrid
Email: cartas.autobild@axelspringer.es
Preguntas: autobild@axelspringer.es

# LA CARTA

## ¿Por qué este sistema no ha llegado a Europa?

***Veo todos los años que se producen muchas muertes en accidente de tráfico por no llevar el cinturón de seguridad abrochado o colocado de forma correcta. En 1979, en un viaje a Estados Unidos, comprobé que coches como los Buick o los Lincoln Continental llevaban un sistema por el cual el coche no arrancaba hasta que tuvieses puesto el cinturón de seguridad. Un sistema infalible para que no se produjeran tantas muertes o se evitaran lesiones como las que se dan en la carretera cada año. Es algo muy fácil de implantar en los vehículos y no entiendo cómo no se ha impuesto todavía en los coches europeos.***

**Francisco Javier Monasterio Hernández,** correo electrónico

## Lo ha petado en INSTAGRAM

**Te mostramos cuáles han sido las publicaciones de Instagram que más interés han mostrado en nuestro perfil. Coches de ensueño, pruebas y un sinfín de instantáneas para el deleite de tus ojos.**

El rendimiento del Toyota GR Yaris mejora las expectativas. Nada menos que 261 CV de potencia con tracción integral.

El nuevo SUV eléctrico de Volvo, el XC40 Recharge, tiene 408 CV, 400 km de autonomía y pasa de 0 a 100 en 4,9 seg.

El Honda NSX 2020 estrena un bonito color amarillo heredado de su primera generación. Le sienta realmente bien.

Toca elegir: ¿Lamborghini Huracán Evo o Ferrari F8 Tributo? Es difícil quedarse sólo con uno.

Fue la primera imagen de la nueva generación del León y, a juzgar por el éxito de esta foto, también triunfará el modelo.

Así luce el BMW Z4 de 3D Design, con un diseño más atrevido y quizás cercano a los deportivos japoneses.

Hay coches donde descubrir nuevas sensaciones al volante. El Audi Q8 es, sin duda, uno de ellos...

Qué bien se comporta el nuevo Ford Puma Hybrid, tanto con el bloque de 125 CV como con el de 155 CV. ¿Exitazo?

FOTOS: FABRICANTE, GETTY IMAGES, FACEBOOK

## ENCUESTA

En un futuro cercano, los vehículos compartidos y los 'carsharing' pueden sustituir la idea tradicional del coche...

**¿Adiós al coche privado?**

- **29%** Sí, un nuevo modo de entender su uso
- **18%** Todavía me cuesta, pero es una opción
- **53%** No, quiero vehículo privado y nada de compartir

Participa en la encuesta que encontrarás en la fan page de Auto Bild Spain en Facebook

# PRÓXIMO NÚMERO

# Familiares a todo gas

Comparamos las versiones de Gas Natural Comprimido (GNC) que ofrecen Seat y Skoda en dos de sus modelos más icónicos, el León y el Octavia. ¿De verdad resultan una opción interesante?

## Montecarlo histórico

Participamos en el rally más legendario al volante de un Seat 1430. Y te lo contamos de primera mano

## Citroën camperizados

¿Las vacaciones en hotel no van contigo? Atento a la gama de modelos camperizados de la marca gala

**EL VIERNES 21 DE FEBRERO, EN TU KIOSCO**
Temas tan potentes como estos...

## Historias de superación con Toyota

Así es el equipo formado por Toyota para los JJOO de Tokio

Nota: los temas anunciados para el próximo número pueden variar en función de la actualidad

## Staff


**REDACCIÓN**

**REDACTOR JEFE**
Enrique Trillo

**REDACCIÓN Y COLABORADORES**
Rodrigo Fersainz (jefe de Información), David López, Rebeca Álvarez, Luis I. Guisado, Alfredo Rueda, Kike Ruiz, Vicente Cano, Hugo Valverde, Noelia López, Adrián Mancebo, Luis Meyer, Emilio Salmoral, Javier Alfonso Alonso, Carlos Ferrer-Bonsom (community manager)

**MAQUETACIÓN**

**SUBDIRECTOR DE ARTE**
Juan José Valdés

**MAQUETACIÓN** Inés Mesa, Leticia Machado

**FOTOGRAFÍA** Álex Aguilar

**CONTACTO REDACCIÓN**
cartas.autobild@axelspringer.es

**EDITA** Axel Springer España, S.A.

**EQUIPO DIRECTIVO EJECUTIVO**

**DIRECTOR GENERAL**
Manuel del Campo

**DIRECTOR FINANCIERO Y DE RECURSOS HUMANOS** Héctor Miralles

**DIRECTOR DE DESARROLLO DIGITAL Y TECNOLOGÍA** Miguel Castillo

**EQUIPO DE DIRECCIÓN**

**DIRECTOR DEL ÁREA DE MOTOR**
Gabriel Jiménez

**DIRECTORA DE ÁREA DE TECNOLOGÍA Y ENTRETENIMIENTO**
Mila Lavín

**DIRECTORA DE MARKETING**
Marina Roch

**DIRECTOR DE ARTE**
Abel Vaquero

**DIRECTOR DE VÍDEO**
Igoe Montes

**DEPARTAMENTO COMERCIAL**

**DIRECTOR COMERCIAL** Daniel Chamorro

**DIRECTORA DE PUBLICIDAD DE MOTOR**
Beatriz Azcona

**EQUIPO COMERCIAL**
Javier Abad, Estel Peris, Ainhoa Fernández-Checa

**DIRECTOR BRANDLAB** Juan Carlos García

**BRANDLAB** Susana Herreros, Sara González

**RESPONSABLE DE OPERACIONES** Jessica Jaime

**DISTRIBUCIÓN Y SUSCRIPCIONES** Nuria Gallego

**SISTEMAS / IT**

**DIRECTOR DE SISTEMAS** José Ángel González

**TÉCNICO DE SISTEMAS** Juan Carlos Flores

**ADMINISTRACIÓN Y CONTABILIDAD**

**JEFA DE ADMINISTRACIÓN** Pilar Sanz

**BANCOS Y PROVEEDORES** Cristina Nieto

**SERVICIOS GENERALES** Marga Nájera

**DIRECCIONES Y CONTACTO**

**AXEL SPRINGER ESPAÑA S.A.**
Calle Santiago de Compostela, 94 2ª Planta
28035 - MADRID

**CONTACTO PUBLICIDAD**
publicidad@axelspringer.es

**CONTACTO SUSCRIPCIONES**
Tel. 902 540 777
suscripciones@axelspringer.es

**CONTACTO MARKETING**
Andrea Gómez (Marketing Assistant), Nerea Nieto (Social Media Manager),
marketing@axelspringer.es

**DISTRIBUCIÓN EN ESPAÑA, HISPANOAMÉRICA Y PORTUGAL**
SGEL Tel. 916 576 900

**TRANSPORTE**
Boyaca. Tel. 917 478 800

**IMPRIME**
ROTOCOBRHI. Tel. 918 031 676
Printed in Spain - Depósito Legal M-47106-2005
Revista miembro de ARI
Difusión controlada por

Auto Bild

axel springer

**AXEL SPRINGER ESPAÑA, SA**
**C/ SANTIAGO DE COMPOSTELA, 94**
**2ª PLANTA, 28035 - MADRID,**
**TELÉFONO: (+34) 915 140 600**



©2017 Axel Springer Auto Verlag GmbH. Queda prohibida la reproducción total o parcial, por cualquier medio o en cualquier soporte de los contenidos de esta publicación sin el permiso previo y por escrito del editor.



**AUTO BILD SE PUBLICA EN 33 PAÍSES:**
Alemania, Austria, Azerbayán, Bielorrusia, Bulgaria, China, Croacia, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Georgia, Gran Bretaña, Grecia, Holanda, Hungría, India, Indonesia, Letonia, Lituania, México, Montenegro, Polonia, Portugal, República Checa, Rumanía, Serbia, Suiza, Tailandia, Turquía y Ucrania



**IMPORTANTE (INFORMACIÓN LEGAL LOPD)**
De acuerdo con la vigente normativa sobre Protección de Datos Personales, informamos de que los datos personales que nos faciliten formarán parte de un fichero responsabilidad de Axel Springer España S.A. con objeto de gestionar tu solicitud, y enviarte información comercial de éstos sectores editorial, automoción, informática, tecnología, telecomunicaciones, electrónica, videojuegos, seguros, financiero y crédito, infancia y puericultura, alimentación, formación y educación, hogar, salud y productos farmacéuticos, ocio, gran consumo, cuidado personal, agua, energía y transportes, turismo y viajes, inmobiliario, juguetería, textil, ONG y productos/servicios para animales y mascotas. Para ejercer los derechos de acceso, rectificación, cancelación y oposición deberás dirigirte por escrito a Axel Springer España S.A. C/ Santiago de Compostela 94, 2ª. 28035 Madrid.

Auto Bild
ESPAÑA

OFERTA ESPECIAL DE SUSCRIPCIÓN

# 1 AÑO DE AUTO BILD
# +1 AÑO DE TOP GEAR

# SOLO 39€

GASTOS DE ENVÍO INCLUIDOS

**6** NÚMEROS TOP GEAR

**26** NÚMEROS AUTO BILD

EDICIÓN EN PAPEL Y DIGITAL

**SUSCRÍBETE FÁCILMENTE EN store.axelspringer.es/motor/revistas-motor/autobild**
Por teléfono en el **902 540 777** / Por email: **suscripcion@axelspringer.es**

**Cada suscriptor tendrá acceso gratuito a la edición digital de Auto Bild España en Kioskoy+. Accesible desde PC, smartphones y tablets, con sistemas Windows 8, iOS y Android**

Oferta sujeta a disponibilidad de stock. Los artículos de regalo pueden agotarse durante la vigencia de esta publicidad. Si así fuera, nos pondríamos en contacto contigo para cambiar la elección de oferta. En cumplimiento de la normativa legal vigente en materia de protección de datos personales, te informamos de que tus datos formarán parte de un fichero propiedad de Axel Springer España S.A. con objeto de gestionar tu suscripción y ofrecerte, mediante el envío de comunicaciones comerciales, productos o servicios de nuestra propia empresa. Para ejercer los derechos de acceso, rectificación, cancelación y oposición, deberás dirigirte por escrito a Axel Springer España S.A. en la dirección C/ Santiago de Compostela 94, 28035, Madrid.
No se aceptan suscripciones fuera del territorio español. Promoción válida hasta publicación de oferta sustitutiva. Axel Springer España se reserva el derecho a modificar esta oferta sin previo aviso.

# Veo, veo...

## T-CROSS

Desde
**170 €**/mes*

## T-ROC

Desde
**205 €**/mes*

Diferenciarlos
**es un juego de niños**

EURO2020

**OFFICIAL MOBILITY PARTNER**

* Oferta Volkswagen Renting S.A. para un T-CROSS 1.0 TSI EDITION 70 kW (95CV). 48 cuotas de 170 € (IVA no incluido). Entrada: 2.983,21 € (IVA no incluido). Y para un T-ROC 1.0 TSI EDITION 85 kW (115CV). 48 cuotas de 205 € (IVA no incluido). Entrada: 2.764,31 € (IVA no incluido) Kilometraje: 10.000 km/año. Incluye mantenimiento, reparaciones y seguro a todo riesgo sin franquicia. No incluye cambio de neumáticos. Para otras versiones o equipamientos, consulta con tu Concesionario Volkswagen. Oferta válida hasta 29/02/2020 salvo variación en las condiciones del precio del vehículo. Incompatible con otras ofertas financieras. Modelos visualizados: T-Cross Sport con opcionales y T-Roc Sport con opcionales.
T-CROSS 1.0 TSI EDITION 70 kW (95CV): Emisión de $CO_2$ (g/km): 133 (NEDC: 116). Consumo medio (l/100 km): 5,9 (WLTP).
T-ROC 1.0 TSI EDITION 85 kW (115CV): Emisión de $CO_2$ (g/km): 134 (NEDC: 118). Consumo medio (l/100 km): 5,9 (WLTP).

**volkswagen.es/quierountcross-troc**